

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain,  
tieliikennelain ja autoverolain 3 §:n muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia, tieliikennelakia ja autoverolakia.

Lainmuutoksilla uudistettaisiin ajoneuvoja koskevien säännösten ja määräysten antovaltuudet sekä tarkistettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenteen turvallisuusviraston välistä ajoneuvojen norminannon työnjakoa.

Muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen teknisiä vaatimuksia koskevat yksityiskohtaisten normien antovaltuudet siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle. Jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi yksityiskohtaiset tekniset määräykset moottoripyörille, mopoille, traktoreille, liikennetraktoreille, moottorityökoneille ja polkupyörille sekä näiden ajoneuvoluokkien perävaunuille. Teknispainotteisten ajoneuvonormien siirtämisellä Liikenteen turvallisuusviraston vastuulle tehostettaisiin vaatimusten nopean kansainvälisen kehitystahdin myötä seuraavien kansallisten säädöstoimien toteuttamista ja yksinkertaistettaisiin näihin liittyviä kansallisia norminantotoimia.

Ajoneuvoteknisten vaatimusten norminantovaltuuksien siirto on tarkoitus toteuttaa vaiheittain. Tässä ensi vaiheessa autoja ja niiden perävaunuja koskevien teknisiä vaatimuksia koskevien säännösten antovaltuudet jäisivät pääosin ennalleen ja niistä säädettäisiin

siin pitkälti nykyisessä laajuudessaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Lähinnä autojen ja niiden perävaunujen muuttamista koskevat vaatimukset annettaisiin kuitenkin jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Kaikkia ajoneuvoja, niiden osia ja ominaisuuksia koskevista keskeisimmistä vaatimuksista säädettäisiin jatkossakin lain tasolla.

Norminantovaltuuksien muutosten lisäksi ajoneuvolakiin tehtäisiin eräitä muita muutoksia ja täydennyksiä, jotka koskevat pääosin ajoneuvon osia ja ominaisuuksia sekä erikoiskuljetuksessa käytettäviä ajoneuvoja, kuten maa-aineksen ajoon työmailla käytettäviä moottorityökoneluokkaan kuuluvia ns. dumppereita.

Tieliikennelakiin tehtäisiin muutoksia, jotka koskevat erikoiskuljetuksia sekä ajoneuvon mittoja, massoja ja kuormaamista. Erytyisesti erikoiskuljetuslupaa ja erikoiskuljetuksen suorittamista koskevat keskeiset säännökset otettaisiin tieliikennelakiin. Autoverolaissa oleva valtuus säätää erään prosentiosuuden laskemisesta annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön sijasta valtioneuvostolle.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan vuoden 2015 alusta.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 NYKYTILA.....	4
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
1.1.1 Ajoneuvot sekä niitä koskevat säännökset ja määräykset.....	4
1.1.2 Erikoiskuljetukset.....	5
1.1.3 Liikenteen turvallisuusvirasto ja sen nykyiset määräystenantovaltuudet.....	5
1.1.4 Valtuussäännökset ajoneuvoja koskevien asetusten ja määräysten antamiseen.....	6
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomainen ja EU:n lainsäädäntö.....	7
1.2.1 Yleistä.....	7
1.2.2 Keskeinen ajoneuvoja koskeva EU-säätely.....	8
1.2.3 Muu kansainvälinen säätely.....	10
1.3 Nykytilan arviointia.....	10
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	11
2.1 Tavoitteet.....	11
2.2 Keskeiset ehdotukset.....	12
2.2.1 Ajoneuvojen teknisen norminantojaon uudistaminen.....	12
2.2.2 Muutokset ajoneuvovaatimuksiin.....	12
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	13
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	13
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	14
4 ASIAN VALMISTELU.....	14
4.1 Yleistä.....	14
4.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	14
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	15
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	15
1.1 Ajoneuvolaki.....	15
1.2 Tieliikennelaki.....	34
1.3 Autoverolaki.....	39
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	40
2.1 Yleistä.....	40
2.2 Valtioneuvoston asetukset.....	40
2.3 Ministeriöiden asetukset.....	42
2.4 Määräykset.....	44
3 VOIMAANTULO.....	47
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	47
4.1 Norminantovaltuudet.....	47
4.2 Sääntämisenjärjestyksen arviointia.....	48
LAKIEHDOTUKSET.....	50
ajoneuvolain muuttamisesta.....	50
tieliikennelain muuttamisesta.....	65
autoverolain 3 §:n muuttamisesta.....	69
LIITE.....	70

RINNAKKAISTEKSTIT .....	70
ajoneuvolain muuttamisesta .....	70
tieliikennelain muuttamisesta .....	101
autoverolain 3 §:n muuttamisesta .....	107

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

#### 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

1.1.1 Ajoneuvot sekä niitä koskevat säännökset ja määräykset

Ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetut ajoneuvot on lain 64 a §:ssä tarkoitettu poikkeuksin ilmoitettava ajoneuvoliikenne rekisteriin eli rekisteröitävä. Liikenteen turvallisuusviraston pitämässä ajoneuvoliikennerekisterissä on liikennekäyttöön ilmoitettuina noin 2,6 miljoonaa henkilöautoa, 300 000 pakettiautoa, 100 000 kuorma-autoa, 12 000 linja-autoa, 140 000 O<sub>2</sub>-O<sub>4</sub>-luokkien perävaunua, 750 000 O<sub>1</sub>-luokan perävaunua, 500 000 L-luokkien ajoneuvoa, 400 000 T-luokkien ajoneuvoa, 100 000 maastoajoneuvoa ja 50 000 moottoriokoneita.

Ajoneuvolakia sovelletaan myös sellaisiin liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin, jotka on vapautettu rekisteröintivelvollisuudesta. Tällaisia ovat moottoriajoneuvoista esimerkiksi tienpitoon tai sadontuottamiseen käytettävät moottoriokoneet ja maastoajoneuvoista muut kuin moottorikelkat. Moottoritomista ajoneuvoista rekisteröintivelvollisuuden ulkopuolelle jäävät esimerkiksi polkupyörät sekä muuhun ajoneuvoon kuin autoon kytkettävät perävaunut ja hinattavat laitteet. Ajoneuvojen luokituksista säädetään ajoneuvolain 2 luvussa.

Ajoneuvoja koskevista vaatimuksista säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla. Myös tieliikennelaissa (267/1981) ja sen nojalla annetuissa säännöksissä on ajoneuvon käyttöön liittyviä säännöksiä.

Ennen vuotta 2002 ajoneuvojen teknisiin vaatimuksiin liittyvät säännökset olivat pääosin valtioneuvoston asetuksen tasoisissa säädöksissä. Tieliikennelaissa oli määrittelyjen lisäksi vain joitakin asiaan liittyviä lain-tasoisia säännöksiä.

Uuden perustuslain voimaantulon jälkeen ajoneuvoja koskevia säännöksiä on laajasti kehitetty ottamalla säädösvalmistelussa

huomioon myös EU:n säädöksissä tapahtunut kehitys. Ajoneuvolaki tuli voimaan vuoden 2003 alusta. Lain valmistelun yhteydessä uudistettiin kokonaan tai vähäisemmässä määrin muutettiin useita lakia alemmanasteisia säädöksiä.

Ajoneuvolaki sisältää keskeisimmät säännökset muun ohessa ajoneuvojen luokituksesta, teknisistä vaatimuksista, hyväksynnöistä, katsastuksesta, rekisteröinnistä, ennakoilmoituksesta, teknisistä tienvarsitarkastuksista sekä ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön käyttöoikeudesta, käytön estämisestä ja korjausveloitteesta samoin kuin ajoneuvon järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön asennuksesta ja korjauksesta. Laki koskee laajasti myös muita ajoneuvon osiin, järjestelmiin, erillisiin teknisiin yksiköihin ja varusteisiin liittyviä asioita.

Tieliikennelaissa ovat keskeiset säännökset erityisesti liikennekäyttäytymisestä ja liikenteen ohjauksesta ajoneuvon käyttöä koskevat säännökset mukaan lukien. Ajoneuvon mittoja, massoja ja kuormaamista koskevat perussäännökset ovat siten tieliikennelain 6 luvussa.

Ajoneuvon käytöstä säädetään lakia yksityiskohtaisemmin ajoneuvon käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992), jäljempänä *käyttöasetus*.

Ajoneuvon teknisiä vaatimuksia koskevat säännökset ovat pääosin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksissa. Keskeisimmät säännökset ovat autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1248/2002, jäljempänä *autoasetus*), kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten ranteesta ja varusteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1250/2002) sekä traktorien, moottoriokoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä hinattavien laitteiden rakenteesta ja varusteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (274/2006). Nämä kolme säädöstä sisältävät pykälämuotoisten säännösten lisäksi laajat taulukot, joissa viitataan kutakin vaatimuskohtaa, järjestelmää, osaa tai erillis-

tä teknistä yksikköä koskevaan EU:n direktiiviin ja E-sääntöön täydennettynä mahdollisella viittauksella EU:n asetukseen. Näiden mainittujen kolmen säädöksen lisäksi ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia on useissa muissa ministeriön asetuksen tasoissa säädöksissä kuten auton rakenteen muuttamisesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä (779/1998), vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1258/2002), L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1078/2009), paineilmalla varustettujen autojen ja niiden perävaunujen jarrujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (257/2009).

Ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä annetussa liikenneministeriön päätöksessä (940/1982) säädetään päätöksen nimen mukaisista asioista. Päätös sisältää sekä ajoneuvon teknisiä vaatimuksia että ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä. Ajoneuvojen renkaista ja niiden nastoista säädetään ajoneuvojen renkaiden nastoista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (408/2003).

### 1.1.2 Erikoiskuljetukset

Ajoneuvojen mitoista, massoista ja kuormaamisesta säädetään tieliikennelain 6 luvussa. Käyttöasetuksen 4, 4 a ja 6 luvussa on massoista, mitoista ja kuormaamisesta lakia yksityiskohtaisemmat säännökset. Ajoneuvolaissa ja sen nojalla annetuissa säädöksissä on puolestaan ajoneuvoja koskevat tekniset vaatimukset.

Erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista säädetään ajoneuvolain 99 §:n 2 momentin nojalla erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (786/2012). Asetus sisältää sekä ajoneuvon teknisiä vaatimuksia että ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä. Tällaisia ovat säännökset erikoiskuljetusajoneuvon hyväksynnästä ja rakenteesta, erikoiskuljetuksen kuormauksesta ja merkitsemisestä, varoitusauton käytämisestä, erikoiskuljetuksen varsinaisesta

suorittamisesta sekä erikoiskuljetusluvalla sallituista mitoista ja massoista.

Erikoiskuljetus on tiellä yleisesti sallitut mitat tai massat ylittävä kuljetus. Mittojen tai massojen ylitys voi muodostua kuorman kuljettamiseen tarkoitettusta kuormaamattomasta ajoneuvosta, kuljetettavasta kuormasta tai ajoneuvosta, jota ei ole tarkoitettu kuorman kuljettamiseen. Erikoiskuljetuslupa tarvitaan kuljetuksille, jotka ovat ylimassaisia tai ylittävät tiellä erikoiskuljetuksille sallitut vapaat mitat. Erikoiskuljetuslupien myöntäminen on keskitetty Pirkanmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukselle.

Vuosittain myönnetään 12 000–15 000 erikoiskuljetuslupaa. Suomessa erikoiskuljetuksia kuljetetaan vuosittain lähes 400 000, joista kaksi kolmasosaa erikoiskuljetusluvilla ja kolmasosa erikoiskuljetuksille sallituissa vapaissa mittarajoissa.

Erikoiskuljetusten liikenteen ohjaajat varmistavat kuljetuksen sujuvan liikkumisen tiellä ja muiden tiellä liikkujien turvallisuuden. Liikenteen ohjaajista on säännöksiä tieliikennelain 3 luvussa.

### 1.1.3 Liikenteen turvallisuusvirasto ja sen nykyiset määräystenantovaltuudet

Vuoden 2010 alusta käynnisti toimintansa Liikenteen turvallisuusvirasto, josta säädetään Liikenteen Turvallisuusvirastosta annetussa laissa (863/2009). Virasto muodostettiin liittämällä yhteen Ajoneuvohallintokeskus, Ilmailuhallinto, Merenkululaitoksen meriturvallisuustoimisto ja Rautatievirasto. Viraston toimialana on vastata liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, edistää liikenteen turvallisuutta ja kestävä kehitystä liikennejärjestelmässä sekä tuottaa liikenteen viranomaispalveluja. Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n mukaan virasto huolehtii muun ohessa liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä, rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja, huolehtii toimialaansa kuuluvista liikenne-markkinoihin liittyvistä tehtävistä, antaa toimialaansa kuuluvia oikeussääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa ja osallistuu toimialaansa kansainväliseen yhteistyöhön.

Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluu kaikkiin neljään kuljetusmuotoon liittyviä tehtäviä. Ajoneuvolain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto on keskeinen toimija ajoneuvoihin liittyvissä asioissa. Virasto toimii muun ohessa tyyppihyväksyntäviranomaisena, myöntää erilaisia poikkeuslupia, hyväksyy alalla toimivat tutkimuslaitokset ja hyväksytyt asiantuntijat, myöntää katsastusluvut ja valvoo katsastustoimipaikkoja sekä vastaa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta. Virasto osallistuu laajasti myös ajoneuvoja koskevaan EU:n työskentelyyn ja muuhun kansainväliseen yhteistyöhön.

Erityisesti ilmailun, merenkulun ja rautatieliikenteen osalta virasto hyväksyy laajassa määrin näihin kuljetusmuotoihin liittyviä määräyksiä ja ohjeita, jotka usein perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin, suosituksiin ja EU:n lainsäädäntöön.

Keskeisin ilmailun säädös on ilmailulaki (1194/2009), jossa tarkemmat vaatimukset on osoitettu annettaviksi pääosin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksinä. Ilmailun tarkemmat vaatimukset perustuvat Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) hyväksytyihin maailmanlaajuisiin standardeihin ja suosituksiin sekä EU:n lainsäädäntöön. Vaatimukset ovat yksityiskohtaisia ja liittyvät usein ilma-alusten ja lennonvarmistuksen tekniikkaan, joista ei ole tarkoituksenmukaista säätää laintasoisesti. Ei myöskään ole katsottu olevan sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että sanottujen kansainvälisten normien ja suositusten täytäntöönpanosta säädettäisiin asetuksella. Sääntelyn kansainvälisen kehityksen johdosta viraston määräyksiin ei myöskään liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Ilmailulain nojalla annettuja määräyksiä on noin 150.

Tärkeimmät lait, joiden nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaa merenkulkuun ja veneilyyn liittyviä määräyksiä ovat laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009), laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009), laivavarustelaki (1503/2011), laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satarakenteiden turvatoimista ja niiden valvonnasta (485/2004), luotsauslaki (940/2003), laki alusten jääluokista ja jään-

murtaja-avustuksesta (1121/2005), laki öljysuojarahastosta (1406/2004), laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994) ja vesiliikennelaki (463/1996). Määräykset ovat luonteeltaan yksityiskohtaisia ja koskevat alusten ja vesikulkuneuvojen tekniseen turvallisuuteen tai laivaväen ja luotsien pätevyyteen ja koulutukseen tai erilaiseen raportointimiseen ja käytännön menettelytapoihin liittyviä asioita, joista ei ole tarkoituksenmukaista säätää laki- tai asetustasolla. Kyseisissä laeissa on tarkoin määritellyt määräysenantovaltuudet. Näiden määräysten lisäksi on olemassa joitakin niin sanottuja omaperäisiin asetuksiin perustuvia Merenkulkuhallituksen/Merenkululaitoksen määräyksiä, jotka tullevat ennen pitkää kumoutumaan. Nykyisin määräyksiä on yhteensä 41.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräyksiä sekä rautatielain (304/2011) että rautatielain liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) nojalla. Erityisesti rautatielaissa annetaan virastolle laajat määräysenantovaltuudet. Koska pääosa rautatiemääräyksistä on EU:n lainsäädäntöä täytäntöönpanevaa sääntelyä, puhtaasti kansallisen sääntelyn määrä vähenee jatkuvasti määräys-tasolla. Rautatiemääräykset ovat luonteeltaan yksityiskohtaisia rautatieinfrastruktuurin tai rautatiekaluston teknisiin edellytyksiin, liikennöinnin turvallisuuteen, siitä raportointimiseen tai liikenneturvallisuustehtävissä toimivien koulutusohjelmiin tai kelpoisuuteen liittyviä.

Tieliikenteeseen liittyvien Liikenteen turvallisuusviraston määräysten antamista koskevat valtuudet ovat vähäiset. Vuoden 2014 alusta alkaen virasto on kuitenkin voinut antaa laajasti määräyksiä vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetukseen liittyvistä asioista.

Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksia antaa ajoneuvoja koskevia määräyksiä selostetaan kappaleessa 1.1.4.

#### 1.1.4 Valtuussäännökset ajoneuvoja koskevien asetusten ja määräysten antamiseen

*Ajoneuvolaissa* on useita asetuksenantovaltuuksia valtioneuvostolle sekä liikenne- ja viestintäministeriölle. Valtioneuvostolle valtuuksia annetaan 46 pykälässä. Nämä valtuudet liittyvät useimmiten ajoneuvon tyyppihy-

väksyntään, yksittäishyväksyntään, katsastukseen, rekisteröintiin, teknisiin tienvarsitarkastuksiin, markkinavalvontaan sekä ajoneuvon järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön korjauslupaun.

Liikenne- ja viestintäministeriölle annetaan ajoneuvolaissa säännösten antamisvaltuuksia kaikkiaan 20 pykälässä. Lain 7, 27, 29, 40 ja 50 c §:ssä ovat valtuudet säätää eri ajoneuvo- luokkiin kuuluvien ajoneuvojen teknisiin vaatimuksiin liittyvistä asioista ja eräistä muista ominaisuuksista, 10, 14, 17 ja 19 §:ssä valtuudet säätää eräiden ajoneuvojen luokituksista, 20 ja 21 §:ssä valtuudet säätää eräiden erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen merkki- ja varoitusvalaisimista ja äänimerkinantolaitteista sekä 99 §:ssä valtuudet säätää tarvittaessa erikoiskuljetusajoneuvoista ja erikoiskuljetusten suorittamisesta sekä eräistä nastarenkaiden nastoihin liittyvistä asioista. Lisäksi lain 32, 36, 48, 50 e, 60 a, 62, 69 ja 78 §:ssä annetaan liikenne- ja viestintäministeriölle valtuudet säätää erinäisistä muista asioista kuten tyyppihyväksyntävelvollisuutta koskevista poikkeuksista ja vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen liittyvistä asioista. Useat valtuussäännökset koskevat ajoneuvon lisäksi myös ajoneuvon osia, varusteita ja erillisiä teknisiä yksiköitä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia koskevia ministeriön asetuksen tasoisia säännöksiä valmistelvat muiden töidensä ohella pääasiassa insinörikoulutuksen saaneet henkilöt. Säännösten valmistelu edellyttää hyvää ajoneuvoteknistä asiantuntemusta ja näitä säännöksiä koskevaan EU:n säädösvalmistelutyöhön osallistumista.

Ajoneuvolaissa on annettu joitain valtuuksia asetuksen antamiseen myös puolustusministeriölle, sisäasiainministeriölle sekä sosiaali- ja terveysministeriölle. Näitä valtuuksia on lain 1, 20, 21, 64 ja 100 §:ssä. Valtuudet liittyvät näiden ministeriöiden toimialoihin.

Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirastolle on ajoneuvolain mukaan annettu vain vähäisessä määrin valtuuksia antaa ajoneuvoihin liittyviä määräyksiä. Tällaisia valtuuksia on lain neljässä pykälässä. Lain 24 §:n mukaan virasto voi antaa määräyksiä museoajoneuvoihin liittyvistä asioista, 45 §:n mukaan kansallisessa tyyppihyväksynnässä noudatet-

tavasta menettelystä, 48 §:n mukaan hyväksytyyn asiantuntijan toimintaan liittyvistä selvityksistä ja 66 a §:n mukaan ajoneuvon rekisteröintiin liittyvistä asiakirjosta ja rekisterikilvistä. Myös poliisihallitus voi lain 100 §:n mukaan antaa määräyksiä, jotka liittyvät poliisin tehtäviin.

*Tieliikennelain* 87 §:ssä annetaan valtioneuvostolle valtuudet säätää ajoneuvon suurimmista sallituista mitoista ja massoista, moottorikäyttöisen ajoneuvon kytkentämitoista ja muista kytkennän ehdoista sekä ajoneuvon kuormaamisesta. Samassa pykälässä annetaan liikenne- ja viestintäministeriölle valtuudet säätää eräistä ajoneuvon mittoja ja massoja koskevista poikkeuksista. Lisäksi lain 108 §:ssä annetaan liikenne- ja viestintäministeriölle valtuudet säätää muun ohessa tarvittaessa ajoneuvon kuormaamisesta ja kuormakoreista. Mainitun 108 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella säädetään kuitenkin talvi- ja nastarenkaiden käytöstä.

*Autoverolain* (1482/1994) 3 §:n 1 momentissa annetaan liikenne- ja viestintäministeriölle valtuudet säätää ajoneuvosta vaihdettujen osien prosentiosuuksien laskennasta.

## 1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomainen ja EU:n lainsäädäntö

### 1.2.1 Yleistä

Ajoneuvoja koskeva sääntely pohjautuu laajassa määrin EU:n lainsäädäntöön sekä kansainvälisiin sopimuksiin. Suurin osa Suomen kannalta tärkeistä ja merkittävistä ajoneuvoja koskevista päätöksistä tehdään EU:ssa ja Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissiossa (UNECE). UNECE:n päätehtävä on edistää eurooppalaista talousintegraatiota. Järjestöllä on yli 50 jäsenvaltiota. Lisäksi toimintaan osallistuu yli 70 kansainvälistä ammatti- ja muuta hallinnon ulkopuolista organisaatiota. UNECE:n sääntelytoiminnan yhtenä keskeisenä tavoitteena on sääntelyn maailmanlaajuinen harmonisointi turhien ajoneuvomuutosten, testien ja hyväksyntäprosessien karsimiseksi.

EU pyrkii tehostamaan säädösvalmisteluaan. Tämä koskee myös ajoneuvoja koskevaa sääntelyä. Nykyisin painopiste sääntelyn valmistelussa on aiempaa enemmän UNE-

CE:ssä Genevessä. EU:n tehtäväksi on merkittävässä määrin jäänyt UNECE:n hyväksymien säännösten täytäntöönpano ja yhä enemmän myös suora soveltaminen viittaustekniikalla. EU:ssa teknisiä säädöksiä eli poliittiselta merkitykseltään vähäisiä asioita valmistellaan tulevaisuudessa aiempaa enemmän suoraan asiantuntijatasolla. Lisäksi EU:n ajoneuvoja koskevat säädökset annetaan aikaisempaa useammin jäsenmaissa suoraan sovellettavina asetuksina, ei direktiiveinä. EU-asetukset edellyttävät vain vähäisessä määrin kansallista täytäntöönpanoa.

Ajoneuvoja koskevien kotimaisten säännösten liikkumavara kansainvälisten säännösten ja määräysten täytäntöönpanossa on vähäistä. Kansallinen liikkumavara koostuu lähinnä direktiivien täytäntöönpanon suunnittelusta ja EU:n säännösten ulkopuolelle jäävien alueiden kattamisesta kansallisilla säännöksillä.

EU:n ajoneuvosääntelyn sisältöjä ja työnjakoa ohjaa varsin pitkälle autoteollisuuden näkökulma. Toimintatavoilla ajetaan autoteollisuuden maailmanlaajuista kilpailukykyä ja markkina-asemaa. Sisällöllisesti säännöksillä vaikutetaan merkittävästi asiakkaiden, ihmisten, elinkeinojen ja ympäristön etuihin. Ajoneuvoalan merkittävä muutosvoima on liikenneturvallisuuden parantaminen, mutta viime vuosina myös ilmastomuutoksen torjuminen.

### 1.2.2 Keskeinen ajoneuvoja koskeva EU-sääntely

EU:ssa uusien ajoneuvojen tekninen sääntely rakentuu kolmen tyyppihyväksyntöjä koskevan direktiivin varaa. Autojen ja niiden perävaunujen hyväksynnästä säädetään puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY, jäljempänä *autojen ja perävaunujen puitedirektiivi*. Nimensä mukaisesti kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen hyväksymisestä säädetään kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta annetussa Euroo-

pan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (2002/24/EY), jäljempänä *kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivi*. Maatalous- ja metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä sekä direktiivin 74/150/ETY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (2003/37/EY), jäljempänä *traktoreiden tyyppihyväksyntädirektiivi*, säädetään direktiivin nimen mukaisista asioista.

Autojen ja perävaunujen puitedirektiivissä luodaan yhdenmukaistetut puitteet uusien tiekäyttöön tarkoitettujen autojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään. Tavoitteena on helpottaa ajoneuvojen rekisteröintiä, myyntiä ja käyttöönottoa.

Autojen ja perävaunujen puitedirektiiviä on pitänyt soveltaa 29 päivästä huhtikuuta 2009. Direktiivi sisältää kuitenkin useita eri ajoneuvotyyppisiä koskevia siirtymäaikoja. Direktiivin liitteitä on muutettu EU:n asetuksilla.

Autojen ja perävaunujen puitedirektiivin päätarkoituksena oli laajentaa EU:n tyyppihyväksyntä koskemaan uusien henkilöautojen lisäksi uusia raskaita ajoneuvoja kuten kuorma-autoja, linja-autoja ja perävaunuja sekä näihin ajoneuvoihin suunniteltuja ja rakennettuja järjestelmiä, osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä. Jotta sisämarkkinat hyödyntävät myös pienten sarjojen ja monivaiheisesti rakennettavien ajoneuvojen valmistajia, tyyppihyväksyntäjärjestelmään sisällytettiin täsmällisemmin myös yksittäin hyväksyttävät ajoneuvot ja piensarjaiset ajoneuvot. Yksittäishyväksyttävien ajoneuvojen tekniset vaatimukset saavat vain perustellusta syystä poiketa tyyppihyväksyntävaatimuksista ja vaatimuksissa tulee pyrkiä vastaavaan tasoon tyyppihyväksyntävaatimusten kanssa. Koska ajoneuvon yksittäishyväksyntää koskevat vaatimukset ovat kansallisia, ajoneuvon yksittäishyväksyntä on lähtökohtaisesti voimassa vain hyväksynnän myöntäneessä jäsenvaltiossa. Toisen jäsenvaltion on kuitenkin hyväksyttävä ajoneuvo, jos se täyttää tämän



valtion yksittäishyväksyntää koskevat tekniset vaatimukset.

Sääntelyn parantamiseksi ja yksinkertaistamiseksi autojen ja perävaunujen puitedirektiivissä luotiin puitteet viitata suoraan kansainvälisiin standardeihin ja määräyksiin toistamatta niitä unionin säädöksissä. Direktiivi sisältää yksityiskohtaisia vaatimuksia tuotannon laadunvalvonnan ja teknisen hyväksynnän suorittajien kelpoisuudesta. Kulluttajien valinnanmahdollisuuksien ja täysin kilpailtujen markkinoiden turvaamiseksi direktiivissä vahvistetaan tarvittavat menettelyt tiedon saamiseksi ajoneuvon teknisistä yksityiskohdista varaosien valmistusta sekä huolto- ja korjauspalveluiden tuottamista varten.

Autojen ja niiden perävaunujen puitedirektiivin kehitys on teknisten vaatimusten osalta pitkällä tähtäimellä siirtymässä UNECE:n E-sääntöjen soveltamiseen direktiivien sijasta pakollisina vaatimuksina. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 661/2009 moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista, jäljempänä *autojen ja niiden perävaunujen yleinen turvallisuusasetus*, kumosi 1.11.2012 alkaen tyyppihyväksynnässä käytettävistä autoja ja niiden perävaunuja koskevista direktiiveistä 50 kappaletta ja korvasi ne asettamalla vastaavat E-säännöt pakollisena jäsenmaissa noudatettaviksi.

Kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin vaatimukset korvautuvat vuoden 2016 alusta uudella EU-asetuksella 168/2013, jonka tekniset täytäntöönpanosäädökset ovat komissiossa osittain vielä valmisteilla. Uusi tyyppihyväksyntää säätelevä asetus koskee EU-tyyppihyväksynnän puitteita sekä viranomaisten tehtäviä ja menettelyitä, jotka sisältävät vastaavat pitkälti autojen tyyppihyväksynnän puitteita. Lisäksi uudet asetukset sisältävät säännökset markkinavalvonnan järjestämisestä L-luokan ajoneuvojen osalta.

Suurimpana erotuksena autojen tyyppihyväksyntään on, että kaikista uutta ajoneuvoa koskevista vaatimuksista L-luokan osalta säädetään 2016 alkaen jatkossa suoraan sitovalla EU-asetuksella. EU-asetuksen voi-

maantulo edellyttää siten, että kansallisesta lainsäädännöstä poistetaan asetuksen kanssa päällekkäinen sääntely, joka perustuu nykyiseen L-luokan tyyppihyväksyntädirektiiviin. Jatkossa kansallista lainsäädäntöä jää jäljelle vain siltä osin kuin se koskee erikseen asetuksessa jäsenvaltiolle jätettyä kansallista liikkumavaraa ja käytettyjä ajoneuvoja.

Vastaava tyyppihyväksyntädirektiivin korvaaminen EU-asetuksilla koskee vuoden 2016 alusta myös traktoreita. Traktoreiden tyyppihyväksyntää koskeva uusi asetus 167/2013 vastaa menettelyiden osalta L-luokan asetusta. Tekniset toimeenpanosäädökset sisältävät traktoreiden osalta jatkossa nykyisten teknisiä vaatimuksia käsittelevien direktiivien lisäksi myös työturvallisuutta koskevia aiemmin erillisinä EU-säädöksinä sovellettuja erityisvaatimuksia.

Edellä kuvattujen tyyppihyväksyntää koskevien direktiivien lisäksi unionilla on toistataksaan tyyppihyväksyntädirektiivien nojalla annettua erityisdirektiivejä tai niitä vastaavia EU-asetuksia. Nämä koskevat jotain ajoneuvon vaatimusta, osaa, järjestelmää tai erillistä teknistä yksikköä. Tällaisia erityisdirektiivejä ja -asetuksia on annettu esimerkiksi päästöistä, melutasosta ja pakojärjestelmästä, polttonestesäiliöistä ja alleajosuojista, jarrulaiteista, turvavöiden kiinnityksestä, roiskesuojista, nopeudenrajoittimista ja polttoainejärjestelmästä ja renkaista. Näistä säädettäisiin jatkossa komission asetusmuotoisilla täytäntöönpanosäädöksillä ja niissä aina mahdollisuuksien mukaan viittaamalla pakollisina sovellettaviin UNECE:n E-sääntöihin.

Koska jatkossa nämä komission tekniset asetukset käytännössä korvaavat suurelta osin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen taseisia vaatimuksia, on katsottu tarkoituksenmukaiseksi, että tässä vaiheessa ajoneuvolain norminannon siirron yhteydessä varaudutaan L-luokan ja traktoreiden uudistuksen toimeenpanoon ja mahdollisiin tuleviin asetuspäivityksiin siten, että eräitä kansallisen sääntelyn antovaltuuksia siirretään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Näin tekninen asiantuntemus ja ajantasainen tieto kuhunkin ajoneuvon sovellettavista vaatimuksista olisivat saatavissa yhdestä viranomaislähteestä riippumatta siitä, onko vaatimus kansallinen normi vai suoraan ilman erillistä

täytäntöönpanoa sovellettava EU-asetus. Vaikka EU-asetuksia ei kansallisesti panna täytäntöön, Liikenteen turvallisuusvirastolla on ministeriötä paremmat käytännön mahdollisuudet pitää yllä ajantasaista säädöstietopankkia yritysten ja kuluttajien tarpeisiin esimerkiksi internetissä.

### 1.2.3 Muu kansainvälinen sääntely

Ajoneuvojen tekniset vaatimukset ovat Suomessa jo ennen EU:iin liittymistä pitkälti nojautuneet Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission puitteissa vuonna 1958 tehtyyn moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen (SopS 70/1976), jäljempänä *Geneven v. 1958 sopimus*, sisältyneiden E-sääntöjen soveltamiseen sekä näiden E-sääntöjen kanssa samansisältöisten rinnakkaisten EY:n direktiivien soveltamiseen. Suomi liittyi Geneven v. 1958 sopimukseen vuonna 1976.

EU:hun liittyminen ei tuonut olennaista muutosta YK:n E-sääntöjen soveltamiseen, sillä useimpien EY-direktiivien rinnalla yhteisössä edelleen hyväksytään direktiiviä vastaamaan samansisältöinen YK:n E-sääntö. Jatkossa YK:n E-sääntöjen käyttö direktiivien ja EU-asetusten rinnalla tulee korvaamaan direktiivejä ja EU-asetuksia, koska EY liittyi vuonna 1997 E-sääntöjä sisältävään Geneven v. 1958 sopimukseen. Osana EU:n tavoitetta parantaa ja yksinkertaistaa norminantoa unioni kumosi vuonna 2009 annetulla autojen ja niiden perävaunujen turvallisuusasetuksella 50 erityisdirektiiviä ja korvasi ne pakollisina noudatettavilla vastaavilla YK:n E-säännöillä ja EU-asetuksilla. YK:n E-sääntöjä on tähän mennessä saatettu voimaan kaikkiaan 131 kappaletta.

YK:n E-säännöt tyyppihyväksyntöineen kohdistuvat nykyisin vain ajoneuvojen varusteisiin, ominaisuuksiin ja osiin, kun taas EU:n säännöksiin kuuluu mukaan kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntää koskevat säännökset. Parhaillaan UNECE:n puitteissa on kuitenkin vireillä Geneven v. 1958 sopimuksen sisällön uudistaminen niin, että sopimukseen voisi osien tyyppihyväksyntävaatimusten lisäksi sisällyttää myös koko ajo-

neuvon tyyppihyväksyntävaatimuksen. Sopimuksen sisällön uudistamisen kanssa samanaikaisesti valmistellaan YK:n työryhmissä E-sääntöehdotusta koko ajoneuvon tyyppihyväksyntää koskevaksi E-säännöksi.

### 1.3 Nykytilan arviointia

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto käynnistivät toimintansa vuoden 2010 alusta. Jo liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen yhteydessä, mutta myös sen jälkeen on selvitetty ministeriön ja virastojen välistä työnjakoa.

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain mukaan viraston tehtävänä on muun ohessa huolehtia liikennejärjestelmän turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä, huolehtia toimialaansa kuuluvista liikenne-markkinoihin liittyvistä tehtävistä ja antaa toimialaansa koskevia oikeussääntöjä. Virastolle on myös erityislainsäädännössä annettu runsaasti ajoneuvoihin liittyviä tehtäviä. Virasto on muun ohessa ajoneuvoliikennerekisterin rekisterinpitäjä, ajoneuvojen ja niiden osien järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntäviranomaisen ja markkinavalvontaviranomaisen. Virasto hoitaa laajasti myös ajoneuvojen hyväksyntään, rekisteröintiin ja katsastukseen liittyviä tehtäviä.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy jo nykyisin lähes kaikki merenkulkuun sekä rautatie- ja ilmaliikenteeseen liittyvät teknisuontoiset määräykset. Tieliikenteen ja siten myös ajoneuvoihin liittyvien asioiden osalta viraston määräystenantovaltuudet ovat sen sijaan vähäiset, vaikka virastolla on runsaasti ajoneuvoihin liittyvää asiantuntijuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen jälkeisessä hankkeessa selvitettiin erityisesti virastouudistuksen vaikutuksia ministeriön liikennepolitiikan osaston tehtäviin. Perusajatuksena on ollut, että ministeriön toimintaa kehitetään lainsäädäntöä koskevan ydintehtävän lisäksi strategia-, ohjaus- ja kehittämistyöhön. Hankkeissa on myös tarkasteltu virastojen ja ministeriön välistä työnjakoa kansainvälisissä ja muissa EU-asioissa. Ajoneuvoihin liittyvissä asioissa Liikenteen turvallisuusvirasto jo osallistuu laajassa määrin alan EU:n ja

muuhun kansainväliseen yhteistyöhön sopimalla tehtävien hoitamisesta ministeriön kanssa.

Euroopan unioniin liittymisen jälkeen ajoneuvosäännösten määrä ja kehitystahti ovat vuosien myötä huomattavasti lisääntyneet. Ajoneuvoalalle on tyypillistä, että sääntely on teknistä ja useissa tapauksissa hyvin yksityiskohtaista. Ajoneuvoalan kehitystahti on tekniikan kehityksen ja monipuolistumisen seurauksena nopeutunut, mikä on johtanut jatkuvaan säännösten päivytystarpeeseen. Kotimainen sääntely perustuu laajassa määrin EU:n sääntelyyn ja Geneven v. 58 sopimuksen perusteella hyväksytyihin E-sääntöihin. Näin ollen merkittävät ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia koskevat päätökset tehdään laajasti muualla kuin Suomessa.

Säädöstenanto on Euroopan unionissa siirtymässä yhä vahvemmin pois kansallista voimaansaattamista edellyttävistä direktiiveistä sellaisinaan sovellettaviin EU:n asetuksiin ja niiden välityksellä noudattaviksi edellytettyihin hyvinkin pitkälle teknisiin yksityiskohtiin meneviin E-sääntöihin. Tulevaisuudessa ajoneuvojen teknisiin vaatimuksiin vaikuttaminen ja kansallisten erityistarpeiden huomioon ottaminen vaatimuksien sisältöihin tulee entistä enemmän siirtymään teknisten vaatimusten valmisteluvaiheeseen E-sääntöjä kehittämissä työryhmissä. Ajoneuvoteknisten EU-säädösten kehitysuunta direktiiveistä EU:n asetuksiin vähentää toisaalta EU:n säännösten kansallista täytäntöönpanotyötä, mutta lisää tarvetta panostaa vaikuttamiseen ajoneuvosäännösten valmisteluun kansainvälisellä tasolla sekä EU:n asetuksista informoimiseen ja ohjeistamiseen kansallisella tasolla.

Nykyisin eri ajoneuvoluokkien tarkemmita teknisistä vaatimuksista säädetään ajoneuvolain valtuuksin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksilla. Ajoneuvojen teknisten säännösten kehitystyön lisääntyminen EU:n ja YK:n E-sääntöjen puitteissa on viime vuosina johtanut siihen, että monien ministeriön asetustasolla säädettyjen ajoneuvovaatimusten valmistelukokouksiin osallistumista on delegoitu Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntijoiden hoidettavaksi.

Ajoneuvovaatimusten nopeutuneen kehitystahdin ja sen myötä lisääntyneen säädös-

päivitystyön seurauksena monet ministeriön asetustasolla säädettyt ajoneuvovaatimukset ovat jääneet jälkeen kansainvälisten säännösten kehityksestä.

Ministeriön ja virastojen tehtävänjakoa koskevissa hankkeissa päädyttiin siihen, että ajoneuvoja koskevien teknisten vaatimusten osalta ministeriön asetuksenantovaltuuksia tulee siirtää viraston eli nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuuksiksi.

Erikoiskuljetuksia koskeva sääntely perustuu ministeriön asetukseen. Koska erikoiskuljetus saattaa edellyttää viranomaisen lupaa, on perusteltua ottaa erikoiskuljetuksia koskevat perussäännökset lain tasolle.

## **2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

### **2.1 Tavoitteet**

Esityksen keskeisenä tavoitteena on uudistaa ja selkeyttää ajoneuvoja koskevien säännösten ja määräysten antoa ja samalla siirtää muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen pitkälle yksityiskohtiin menevien teknisten vaatimusten norminantovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Norminantovaltuuksien siirtämisessä Liikenteen turvallisuusvirastolle lähtökohtana on ollut muodostaa virastolle siirrettäviksi normeiksi sääntelykohteiden kokonaisuuksia, jotta säännösten ja määräysten valmistelussa ja päivittämisessä vältyttäisiin päällekkäisestä työstä ministeriön ja viraston kesken. Tällä pyritään selkeyttämään ajoneuvoja koskeviin vaatimuksiin liittyvää tehtävänjakoa ministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston kesken ja tehostamaan liikenne- ja viestintäministeriön toimialan säädösvalmistelua.

Norminannon siirrolla Liikenteen turvallisuusvirastolle on tavoitteena varmistaa ministeriön resurssien oikea kohdentaminen ministeriön ydintehtäviin ja Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvoalan asiantuntijuutta hyödyntäen tehostaa ajoneuvojen teknispainotteisten vaatimusten kehittämistä ja ajoneuvosäännösten kansainvälisen kehityksen seuraamista. Liikenne- ja viestintäministeriö keskittyisi jatkossa entistä enemmän

lainsäädäntötyöhön, kehittämistyöhön ja kansainväliseen vaikuttamiseen.

Lisäksi ajoneuvoteknisten säädösten norminantojaon selventämiseksi tavoitteena on tarkistaa ajoneuvolakia niin, että lain tasolla säädettäisiin kaikkia ajoneuvoja, niiden osia ja ominaisuuksia koskevat keskeisimmät vaatimukset.

## 2.2 Keskeiset ehdotukset

### 2.2.1 Ajoneuvojen teknisen norminantojaon uudistaminen

Ajoneuvolain ja tieliikennelain valtuussäännöksiä muutettaisiin niin, että niiden ajoneuvovaatimusten, jotka ovat teknispainotteisia, määräystenantovaltuudet annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetus- senantovaltuuksien sijasta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä asetettaisiin jatkossa yksityiskohtaiset tekniset vaatimukset koskien polkupyöriä ja vastaavia muita moottorittomia ajoneuvoja, L-luokan (moottoripyöriä ja mopoja) ja T-luokan (traktoreita) ajoneuvoja, liikennetraktoreita, moottorityökoneita sekä näihin ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen perävaunuja.

Autojen ja niiden perävaunujen teknisten vaatimusten säädöstenantovaltuuksiin ei ajoneuvolaissa tehtäisi olennaisia muutoksia. Ajoneuvojen teknisten vaatimusten norminantosiirtoa on tarkoitus toteuttaa vaiheittain. Nyt ehdotetussa ensivaiheessa näitä kuljetustaloudelle ja kotimaan tieliikenteelle keskeisimpiä ajoneuvoluokkia koskevien teknisten vaatimusten säännöstenantovaltuudet jäisivät entiselleen, joten lakia alempiasteiset vaatimukset annettaisiin pääosin nykyiseen tapaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Kuitenkin myös autojen ja niiden perävaunujen muutoksia koskevat vaatimukset asetettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiin.

Liikenteen turvallisuusviraston määräystasolla annettaviksi siirrettäisiin nykyisin ministeriön asetustasolla lähinnä kansallista soveltamistarvetta varten säädetyt teknispainotteiset vaatimukset koskien renkaiden nastoja, raskaan kaluston paineilmajarrujärjestelmiä,

kuormatiloja ja kuormansidontavälineitä, erikoiskuljetusajoneuvoja sekä ajoneuvojen rakenteen muuttamista. Näitä kohteita koskevat liikenne- ja viestintäministeriön asetukset korvattaisiin jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston sisällöltään päivitettyinä annettavilla määräyksillä.

Ajoneuvolaissa ehdotetaan nimettäväksi Liikenteen turvallisuusvirasto renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1222/2009 12 artiklassa tarkoitetuksi viranomaiseksi.

### 2.2.2 Muutokset ajoneuvovaatimuksiin

Ajoneuvolain kieltoa muuttaa ajoneuvo sellaiseksi, että se ei enää täytä sitä koskevia vaatimuksia tarkennettaisiin. Ajoneuvon iän ja luonnollisen kulumisen vuoksi ajoneuvosta turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saisi lisääntyä vähäistä enempää.

Moottorityökoneen määritelmää laajennettaisiin kattamaan myös maa-aineksen ajoon työmailla käytettävät niin sanotut dumpperit. Muutos mahdollistaisi hyväksyä rekisteriin moottorityökoneina dumpperit, jotka pääsääntöisesti ylittävät tielle yleisesti sallitut mitat, jolloin tällaista moottorityökoneetta voisi kuormaamattomana siirtää työmaalta toiselle ja huoltoon ajamalla nykyisin tarvittavan perävaunulla siirron sijasta.

Ajoneuvolakia täydennettäisiin erikoiskuljetusajoneuvon, tullin käytössä olevan ajoneuvon ja moottorittomaksi ajoneuvoksi katsottavan eläimen vetämän ajoneuvon määritelmillä. Lisäksi tehtäisiin vähäisiä tarkistuksia nykyisiin ajoneuvomääritelmiin.

Ajoneuvolakiin lisättäisiin yleisvaatimukset erikoiskuljetuksessa käytettävälle ajoneuvolle ja ajoneuvoyhdistelmälle. Vastaavasti tieliikennelakiin lisättäisiin erikoiskuljetuksen määritelmä ja erikoiskuljetuksissa sallittavat laintasoiset poikkeussäännökset yleisistä liikennesäännöistä, ajoneuvojen mitoista, massoista ja kuormaamisesta, erikoiskuljetukseen tarvittavasta luvasta, säännösten, määräysten tai erikoiskuljetusluvan vastaisen erikoiskuljetuksen keskeyttämisestä sekä

yleiset säännökset erikoiskuljetusten suorittamisesta.

Ajoneuvolain yleisvaatimusta ajoneuvojen haitallisten päästöjen ja energiakulutuksen sekä muiden ympäristövaikutusten rajoittamisesta ehdotetaan laajennettavaksi koskemaan yleisesti energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista. Muutos täydentäisi ajoneuvojen päästövaatimusten valtuuksia ja mahdollistaisi vaatia ajoneuvojen pitämisen kaikilta kohteiltaan ja ominaisuuksiltaan sellaisena, ettei ajoneuvo tarpeettomasti aiheuta riskiä terveydelle ja ympäristölle.

Kaikkia ajoneuvoja koskevia yleisiä, rakenteisiin, hallintalaitteisiin ja varusteisiin kohdistuvia vaatimuksia, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvojen turvallinen käyttäminen liikenteessä, täydennettiin yleisvaatimuksilla riittävästä maavarasta, ohjattavuudesta, kaarreja- ja jarrutusominaisuuksista, kääntyvyydestä, kuormatilan turvallisuudesta ja mahdollisen kytkentälaitteen varmatoimivuudesta. Lisäksi nykykäytäntöä vastaavaksi ehdotetaan täsmennettäväksi varoituskolmion vaatimusta niin, ettei varoituskolmiota tarvitse olla luokitellussa käytettävältä massaltaan enintään 750 kg:n hinattavassa ajoneuvossa, jonka vetoautossa on varoituskolmio.

### 3 Esityksen vaikutukset

#### 3.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, sillä ehdotetut muutokset kohdistuvat lähinnä liikennehallinnon sisäiseen tehtävajakoon. Liikenne- ja viestintäministeriöltä tämän myötä siirtyvät tehtävät voidaan hoitaa Liikenteen turvallisuusvirastossa vähäisin tehtäväjärjestelyin, joskin alkuvaiheessa ehdotetut uudet tehtävät edellyttävät virastossa erityistä panostamista muun ohessa henkilöstön koulutukseen sekä norminannon että kansainvälisen sääntelytoiminnan tehtävien koordinointiin. Kertaluonteisten, muutokseen liittyvien kustannusten on arvioitu olevan noin 50 000 euroa. Kustannukset on tarkoitettu hoitaa Liikenteen turvallisuusviraston menokehysten puitteissa määrärahoja uudelleen kohdentamalla ja käyttämällä hyväksi tuottavuustavoitteiden saavuttamisesta syntyviä säästöjä.

Pidemmällä aikavälillä nyt esitetyt norminantovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle edesauttavat tieliikenteen sektorilla tapahtuvan sääntelyn ja neuvonnan tehostamispyrkimyksiä. Voidaan arvioida, että parhaiten viraston yhteisiä toimintamalleja voidaan hyödyntää silloin, kun myös tieliikenteen osalta norminantovaltuuksista säädetään samalla tavalla kuin mitä säädetään viraston vastuualueella muiden liikennemuotojen osalta.

Sillä seikalla että tieliikenteen ajoneuvoja koskevista aiemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksilla annetuista teknisluonteisista vaatimuksista säänneltäisiin jatkossa joiltain osin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä, ei ole vaikutuksia kotitalouksiin tai yrityksiin. Velvoittavista määräyksistä tiedottamiseen tai jakelukanavien järjestelyihin ei tässä yhteydessä liittyisi mainittavia lisäkustannuksia, sillä määräykset julkaistaisiin totutulla tavalla kaikille avoimessa Finlex-verkkopalvelussa ja tämän lisäksi ne olisivat saatavissa Liikenteen turvallisuusviraston internetsivuilta.

Ajoneuvolain 79 §:n uudessa 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirasto on ehdotettu vastaamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1222/2009 määrätystä uudesta markkinavalvonnan tehtävästä, joka on käynnistynyt vuoden 2012 aikana. Kyse on valvonnasta, jota on tehtävä sen varmistamiseksi, että renkaiden polttoainetaloudellisuudesta ja muista keskeisistä ominaisuuksista kuluttajan ostovalinnan tueksi määrätty merkinnät perustuvat asianmukaisesti testaustuloksiin. Markkinavalvontatehtävän edellyttämä resurssitarve voidaan kattaa viraston vastuulla olevan muun valvonnan nykyisiä henkilöresursseja uudelleen kohdentamalla. Rengasmerkintöjen markkinavalvontaan kuuluvista renkaiden testauksista arvioidaan aiheutuvan virastolle vuosittain suuruusluokaltaan 20 000 €:n kustannukset. Tämän lisäksi edellä tarkoitettujen rengasmerkintöjen käyttöönottoon liittyy vähäisiä kustannuseriä työ- ja elinkeinoministeriön vastuualueella järjestettäessä renkaiden polttoainetaloudellisuutta edistävää neuvontaa. Nämä kustannukset hoidetaan viraston menokehysten puitteissa määrärahoja uudelleen kohdentamalla.

### 3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lakiehdotuksen mukaan nykyisin liikenne- ja viestintäministeriölle kuuluvia asetustenantovaltuuksia muutettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuuksiksi. Jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset erityisesti traktoreita ja L-luokan ajoneuvoja koskevista teknisistä vaatimuksista. Samalla virastolle siirtyisi käytännössä pitkälle näihin ajoneuvoihin liittyvä sidosryhmätyö sekä EU- ja muu kansainvälinen vaikuttaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriössä keskityttäisiin jatkossa nykyistä enemmän lainsäädäntöä koskevaan ydintehtävään sekä strategia-, ohjaus ja kehittämistyöhön. Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyisi ajoneuvoja koskeva teknisuontoinen määräystenanto. Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantotyössä on kyse lähinnä ajoneuvoja koskevaa erityistä asiantuntijuutta edellyttävästä operatiivisesta työstä, joka sopii luonteeltaan hyvin virastolle.

Esityksen hyväksymisestä seuraisi liikenne- ja viestintäministeriössä vähäisessä määrin muutoksia yksittäisten virkamiesten tehtäviin.

## 4 Asian valmistelu

### 4.1 Yleistä

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Liikenteen turvallisuusvirastoa on kuultu useita kertoja esitystä valmisteltaessa ja se on muutoinkin osallistunut esityksen valmisteluun.

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä liikennehallinnon tehtäväjako on selvitetty useiden hankkeiden yhteydessä kuten virastouudistuksen yhteydessä, mutta myös sen jälkeen. Virastouudistuksen vaikutuksia selvittäneessä hankkeessa keväällä 2010 päätettiin siihen, että ajoneuvoteknistä norminantoa tulee siirtää Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tässä esityksessä tehdyt muutokset vastaavat pitkälti tuossa hankkeessa tehtyjä ehdotuksia.

Ajoneuvolakiluonnos notifioitiin ennakolta Euroopan komissiolle, koska ehdotus sisältää

ajoneuvoja koskevia teknisiä vaatimuksia. Komissiolla ei ollut lakiluonnoksesta huomautettavaa.

### 4.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Lausunto pyydettiin valtiovarainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Poliisihallitukselta, Tullilta, Rajavartiolaitokselta, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, Elinkeinoelämän Keskusliitto ry:ltä, Teknologiateollisuus ry:ltä, Autoliitto ry:ltä, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry:ltä, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry:ltä, A-Katsastus Oy:ltä sekä useilta muilta ajoneuvoalan ja liikenteen etujärjestöiltä.

Saaduissa lausunnoissa ei vastustettu esitettä norminannon valtuuksien siirtoa liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Oikeusministeriö teki lausunnossaan useita muutosehdotuksia lakiluonnoksiin. Ne koskivat eräiden säännösten ottamista lain tasolle, säännösten ja määräysten antovaltuuksia, rangaistuspykälää, muutoksenhakua sekä eräitä säädösteknisiä asioita. Oikeusministeriön esitysten vuoksi lakiehdotuksia on täydennetty ja muutoin muutettu. Sisäasiainministeriö, ympäristöministeriö ja puolustusministeriö ehdottivat lausunnoissaan jotakin muutoksia, jotka otettiin mahdollisuuksien mukaan huomioon esitystä viimeisteltäessä. Valtiovarainministeriöllä sekä sosiaali- ja terveysministeriöllä ei ollut huomautettavaa lakiluonnosten sisällöistä.

Muut lausunnonantajat tekivät eräitä lisäys- ja muutosehdotuksia, jotka koskivat pääosin muita kuin norminantovaltuuksia. Koska hallituksen esityksen tarkoituksena oli norminantovaltuuksien muuttaminen, muita kuin siihen liittyviä muutoksia otettiin lakiehdotuksiin lausuntojen perusteella huomioon vain vähäisessä määrin. Osa ehdotuksista oli lisäksi sellaisia, että niitä on syytä tarkastella tieliikennelain kokonaisuudistusta koskevan hankkeen yhteydessä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Ajoneuvolaki

**1 §. Soveltamisala.** Pykälän 5 momenttia muutettaisiin. Voimassaolevan 5 momentin mukaan puolustusministeriön asetuksella voidaan säätää, ettei kaikkia ajoneuvolain ja sen nojalla annettuja säännöksiä sovelleta sotilasajoneuvoihin, jos se on ajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta tarpeen. Muuten ajoneuvolakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä sovelletaan myös sotilasajoneuvoihin. Erityisesti sotilastarkoituksiin käytettäviä ajoneuvoja ovat muun muassa panssaroidut ja tela-ajoneuvot sekä muut ajoneuvot, joista puolustusvoimilla on erityisosaamista. Puolustushallinnon poikkeamismahdollisuudet liittyvät sotilaalliseen toimintaan.

Pääosa puolustusvoimien käytössä olevista ajoneuvoista on rakenteeltaan tavanomaisia ja niihin sovellettaisiin edelleen ajoneuvolakia sekä sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä mukaan lukien liikenteeseen hyväksymisen edellytykset. Yleisten säännösten soveltamisalan osalta nykytila olisi tarkoitus säilyttää.

Pykälän 5 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että puolustusministeriön asetuksella voitaisiin säätää poikkeuksia ajoneuvolaista ja sen nojalla annetuista säännöksistä. Poikkeukset liittyvät sotilasajoneuvojen käyttötarkoitukseen ja sotilasajoneuvoilta edellytettäviin teknisiin ominaisuuksiin. Poikkeukset koskisivat muun muassa ajoneuvojen luokitusta ja tyyppihyväksyntäviranomaista. Ensinnä mainitut poikkeukset koskisivat esimerkiksi erikoisajoneuvoja, panssariajoneuvoja, sotilasperävaunuja ja hinattavia sotilaslaitteita. Jälkimmäisessä puolustusvoimien erityisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntä vaatii kyseisiä ajoneuvoja koskevaa erityisosaamista.

Voimassa olevan lain perusteella puolustusministeriön asetuksella säädetään, ettei tiettyjä ajoneuvolain säännöksiä ole tarvinnut noudattaa puolustusvoimissa. Tältä osin valtuus koskisi samoja laintasoisia asioita eikä tältä osin asetuksenantovaltuutta ole tarkoitus laajentaa koskemaan uusia asiakokonaisuuksia. Puolustusministeriön asetuksenantovaltuutta selkeytettäisiin nykyisestä.

Pykälän 5 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi pääesikunnalle mahdollisuus antaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksistä poikkeavia määräyksiä, jos se on tarpeen sotilasajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta. Poikkeukset liittyisivät sotilasajoneuvojen käyttötarkoitukseen ja sotilasajoneuvoilta edellytettäviin teknisiin ominaisuuksiin. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksistä poikkeavat määräykset koskisivat esimerkiksi nastamääräyksiä maastokäyttöön tarkoitetuissa ajoneuvoissa, renkaisiin liittyen ajonaikaista paineensäätöä sekä puhkeamisen varalta tarvittavia erityisiä menetelmiä ja ajoneuvoissa olevia erityisiä sotilasvalaisimia. Määräyksen antaminen pääesikunnan määräyksenä tehostaisi puolustushallinnon norminantotoimia, sillä teknisluonteiset poikkeukset voitaisiin jättää vastaisuudessa pääesikunnan antamien määräysten varaan. Mahdollisuus antaa poikkeavia määräyksiä olisi aina vain niistä määräyksistä ja siinä laajuudessa kuin Liikenteen turvallisuusvirastolla on mahdollisuus antaa määräyksiä.

Teknisluonteisia poikkeuksia laajemmista poikkeuksista ajoneuvolakiin tai sen nojalla annettuihin säännöksiin säädettäisiin puolustusministeriön asetuksella.

**4 §. Ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin. Lakiehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jatkossa antaa ajoneuvoja koskevia määräyksiä nykyistä enemmän, jotta ajoneuvon olisi oltava säännösten lisäksi myös annettavien määräysten mukainen.

Määräystenantovaltuuksiin liittyen tulee laissa olevien perussäännösten kattaa kaikki keskeiset vaatimukset, joista Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jatkossa antaa määräyksiä. Tämän johdosta lisättäisiin ajoneuvon ominaisuuksiin, joista ei saa aiheutua vaaraa, myös ajoneuvon valmistuksessa käytetyt materiaalit. Vaara voi liittyä materiaalin palominaisuuksiin, käyttäytymiseen törmäystilanteissa tai edellytyksiin, joita asetetaan materiaalin muokkaukselle kuten hitsaukselle.

**6 §.** *Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksyminen liikenteeseen.* Pykälän otsikkoa sekä 1–3 momenttia muutettaisiin.

Pykälän *1 momenttiin* otettaisiin perussäännös hyväksynnän hakijan velvollisuudesta esittää ajoneuvon hyväksynnässä tarvittavat asiakirjat ja muut selvitykset. Tarvittavilla asiakirjoilla ja selvityksillä tarkoitettaisiin säännöksissä ja määräyksissä edellytetyt asiakirjoja ja selvityksiä.

Säädösrakenteen uudistamisen yhteydessä täsmennettäisiin *otsikon* sana ”hyväksyntä” tarkoittamaan konkreettista hyväksyntämenettelyä, minkä vuoksi termi muutettaisiin laajemmin ”hyväksymiseksi”. Lakiehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jatkossa antaa ajoneuvoihin liittyviä määräyksiä nykyistä enemmän, joten säännösten rinnalla *2 ja 3 momentissa* mainittaisiin myös määräykset.

**7 §.** *Ajoneuvon muuttaminen, rakentaminen ja korjaaminen.* Pykälän otsikkoa muutettaisiin ja *1 momentin* alkuosasta tehtäisiin muutettuna uusi *1 momentti*. Ajoneuvon identiteetin määräytymiseen liittyvä *1 momentin* jälkimmäinen osa siirrettäisiin uuteen *7 a §:ään*. Nykyistä *2 momenttia* muutettaisiin siten, että jatkossa tarkempia määräyksiä annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

Pykälä muodostaa perussäännökset ajoneuvon korjaamista, rakentamista ja muuttamista koskeville tarkemmille säännöksille ja määräyksille. *Otsikosta* poistettaisiin viittaus vaurioituneeseen ajoneuvoon, sillä muutokset ja korjaaminen eivät edellytä erityistä vauriota. Korjaustarve voi syntyä myös ajoneuvon ja sen osien yleisestä kulumisesta.

Lähtökohtana ajoneuvon muuttamiselle ja korjaamiselle olisi *1 momentissa* oleva vaa-

timus siitä, että ajoneuvo säilyy vähintään sen ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana voimassa olleiden vaatimusten mukaisena. Myös tätä uudemmat vaatimukset saisi siten täyttää. Ajoneuvon omistaja haluaa soveltaa uudempiä vaatimuksia yleensä lähinnä tapauksissa, joissa uudempi säännös on aiempaa väljempi tai teknisesti tarkoituksenmukaisempi. Ajoneuvosta ei kuitenkaan saisi poistaa mitään siihen alkuperäisenä kuulunutta pakollista turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin liittyvää osaa tai heikentää näiden toimintakykyä merkittävästi. Ajoneuvon saisi asentaa sen erityiskäytön edellyttämät lisälaitteet, kunhan ne vastaavat ajoneuvon alkuperäisten turvallisuusvaatimusten tasoa tai eivät ole näiden vaatimusten kanssa ristiriidassa. Tällaisia lisälaitteita voisivat olla ainakin ajoneuvon käyttötarkoitukseen tai ajoneuvon käyttäjän ominaisuuksiin liittyvät lisälaitteet, kuten kiinteistöhuollossa tarvittavat tai vammaisen käyttämät laitteet. Ajoneuvon saisi siten halutessaan muuttaa ajoneuvon käyttöönottoajankohtaa uudempien vaatimusten mukaiseksi joko osittain tai kokonaan.

Vaatimuksissa ja niiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa huomioon otettaisiin kuitenkin ajoneuvon ikä ja luontainen kuluminen. Ajoneuvon ei tarvitse olla uudenveroinen, mutta luontainen kulumisenkin sallittaisiin vain tiettyyn rajaan asti. Tällöin voitaisiin arvioida riskin esimerkiksi ympäristölle ylittyvän siten, että korjausvelvoite on perusteltu. Esimerkiksi pakoputken tai katalysaattorin toimintakyky voi heiketä eli muuntua ilman erityisiä aktiivisia toimenpiteitä ja tälle tulisi voida asettaa raja-arvoja, joiden ylittyessä muuntuminen ei olisi enää hyväksyttävää. Tämä koskisi erityisesti sellaisia ajoneuvoja, joilla tätä kulumista ei seurata määräaikaikatsastuksessa. Vastaava iän myötä seuraava kuluminen huomioidaan myös ajoneuvon asennettävien varaosien osalta, jolloin myös käytettyjä varaosia voidaan käyttää esim. kolarikorjauksissa. Jos ajoneuvon tehdään sen päästöihin vaikuttavia muutoksia, kuten moottorin tai käytettävän polttoaineen vaihto, sovellettavissa vaatimuksissa tulee huomioidavaksi ajoneuvon käyttöönottoajankohtana sovellettujen pääs-



tövaatimusten lisäksi ikään liittyvä tavanomainen kuluminen.

Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuuteen sisältyisi *2 momentin* mukaan valtuus antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista. Tämä tarkoittaisi teknistä toteuttamista ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista käytännön tasolla koskevia tarkempia määräyksiä. Näihin voisi sisältyä myös käytännön toteuttamiseen sekä tarkoituksenmukaisuussyistä määräyksellä annettuja vähäisiä poikkeuksia ja vaihtoehtoisia vaatimuksia muutettavaan, rakennettavaan tai korjattavaan ajoneuvoon lain ja sen nojalla annettujen säädösten mukaan sovellettavista teknisistä vaatimuksista. Poikkeukset näistä vaatimuksista ovat usein tarpeen sen johdosta, etteivät uuden ajoneuvon tekniset vaatimukset ja testimenettelyt ole sellaisinaan sovellettavissa käytettyyn ajoneuvoon. Vaihtoehtoisia osoittamistapoja hyödynnetään tapauksissa, joissa uuden ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden osoittamismenettelyt ovat liian raskaita ja kalliita sovellettavaksi yksittäiseen ajoneuvoon tai tehtyyn muutokseen nähden. Määräyksiä antaessaan Liikenteen turvallisuusviraston tulisi kuitenkin huolehtia, että yleinen saman ikäiseen ajoneuvoon sovellettava vaatimustaso käytännössä säilytetään, jolloin myöskään turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei merkittävästi lisäänty. Liikenteen turvallisuusviraston määräysten tekninen sisältö korvaisi käytännössä nykyisen auton rakenteen muuttamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen sekä L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen. Muita eri ajoneuvoihin tai erityistapauksiin liittyviä määräyksiä voitaisiin antaa tarvittaessa.

Nykyisiin ministeriön asetuksiin sisältyviä lisälaitteita kuten kiinteistönhuoltolaitteita ja vammaisen käyttöön asennettuja erityislaitteita koskevien turvallisuusvaatimusten määrittäminen siirtyisi Liikenteen turvallisuusvirastolle samoin kuin erityiskäyttöön liittyviä valaisimia koskevien määräysten antaminen. Erityiskäyttöön liittyviä valaisimia ovat muut kuin ajoneuvoon osana tyyppihyväksyntää

edellytetyt valaisimet kuten esimerkiksi vilkkuvat varoitusvalaisimet.

**7 a §.** *Kanta-ajoneuvo, korjattu ajoneuvo ja rakennettu ajoneuvo.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä, johon koottaisiin ajoneuvon identiteetin määräytymisen kannalta keskeiset periaatteet. Uuden pykälän *1 momentissa* määriteltäisiin aiemmin asetuksen tasolla säädetty ajoneuvon identiteetin kannalta keskeiset määritelmät *kanta-ajoneuvo* ja *korjattu ajoneuvo*. Kanta-ajoneuvo tarkoittaa sitä alkupeleistä ajoneuvoyksilöä, jonka mukaan määräytyvät muun ohessa ajoneuvon käyttöönottoajankohta ja sovellettavat tekniset vaatimukset ja jonka tunnistenumero on kirjattu rekisteröintitodistukselle. Kanta-ajoneuvoa on siten aina korjatussa ajoneuvossa enemmän kuin 50 prosenttia. Kääntäen ajoneuvo, jossa ei voida enää tunnistaa olevan yli 50 prosenttia minkään yksilöidyn ajo-neuvon (kanta-ajoneuvon) osia, saa aina uuden identiteetin. Korjatuksi ajoneuvoksi katsottaisiin jatkossakin ajoneuvo, jonka osista on vaihdettu vähintään 25 prosenttia, mutta ajoneuvo säilyisi edelleen kanta-ajoneuvon mukaisena. Korjattu ajoneuvo tulee kuitenkin 25 §:n nojalla esittää muutoskatsastukseen.

Lisäksi *2 momentiksi* siirrettäisiin aiemmasta 7 §:n 1 momentin lopusta jo nykyiseen lakiin sisältyvä vaatimus ajoneuvon identiteetin määräytymisestä. Ajoneuvo, jota muutetaan siten, että sen osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän, tulee katsoa uudeksi ajoneuvoksi. Tällaista ajoneuvoa kutsutaan *rakennetuksi ajoneuvoksi*. Autoverolain (1482/1994) 3 §:n mukaan tällainen ajoneuvo myös verotetaan uudestaan.

Valtioneuvoston asetuksella on *3 momentin* mukaan tarkoitus säätää niistä velvoitteista, joita sisältyy nykyiseen vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista annettuun liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen. Asetuksella täsmennettäisiin ajoneuvon identiteetin määräytymiseen vaikuttavia vaatimuksia. Tällaisia olisivat ajoneuvon osien osuuksien laskeminen ja määrittäminen muutostilanteessa sekä valmistenumeron antamista ja ajoneuvon identiteetin muuttumista koskevat tarkemmat menettelyt ja tarkemmat periaatteet muun ohessa rekisteritietoihin tehtävistä merkinnöistä. Jatkossa valtioneuvoston asetuksella

säädettäisiin myös ajoneuvon osien prosentiosuuksista nykyisen liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen sijasta. Autoverolain 3 §:ään tehtäisiin tätä asetuksen antovaltuuden muutosta vastaava muutos ajoneuvon osuuksien määrittämiseen.

**13 a §.** *L-luokan ajoneuvojen luokitusta koskevat tarkemmat määräykset.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä, jossa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet hyväksyä määräykset L-luokan ajoneuvojen alaluokista. Tämä vastaisi traktoreiden alaluokitusta koskevaa valtuutta 14 §:ssä. Määräystenantoa rajoitettaisiin siten, että määräysten tulee olla tarpeellisia EU:n ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta. Lain tasolla säädettäisiin jatkossakin yleisestä luokittelusta, jolla on suoraan vaikutusta verotukseen tai ajo-oikeusvaatimuksiin. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä ei olisi vaikutusta verotukseen eikä ajo-oikeuteen.

**14 §.** *Traktori.* Pykälän 2 momentissa standardiviittaukset päivitetäisiin.

Pykälän 3 momentin uudeksi 4 kohdaksi otettaisiin maatalous- tai metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä sekä direktiivin 74/150/ETY kumoamisesta annetussa parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/37/EY tarkoitettu T<sub>4</sub>-luokan traktori, koska T<sub>4,3</sub>-luokan matalan maavaran traktorin hyväksyminen on tullut mahdolliseksi maatalous- ja metsätraktoreiden tyyppihyväksyntää koskevien neuvoston direktiivien 80/720/ETY ja 86/297/ETY sekä parlamentin ja neuvoston direktiivien 2003/37/EY, 2009/60/EY ja 2009/144/EY muuttamisesta niiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen annetun komission direktiivin 2010/62/EU voimaantulon myötä 29 päivästä syyskuuta 2010.

Nykyinen 3 momentin 4 kohta muuttuisi 3 momentin 5 kohdaksi ja 5 kohta vastaavasti 6 kohdaksi.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkemmat määräykset traktoreiden alaluokista. Olemassa oleva valtuus on liikenne- ja viestintäministeriön asetukselle, mutta 3 momen-

tin pääluokittelua teknispainotteisempi alaluokitus on tarkoituksenmukaista antaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä ei olisi traktoreiden luokitukseen sellaista vaikutusta, joka liittyisi traktoreiden ajo-oikeuteen, verotukseen, ajo- ja lepoaikasäännöksiin tai liikennelupakysymyksiin. Määräystenantoa rajoitettaisiin siten, että määräysten tulee olla tarpeellisia EU:n ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta.

**15 §.** *Moottorityökone.* Pykälän 2 kohtaa muutettaisiin ja pykälään otettaisiin uusi 3 kohta. Pykälän 2 kohdassa käytettäisiin sanan liikennetraktori asemesta sanaa traktori, joka käsittää myös liikennetraktorin. Muutos tehtäisiin, koska ajoneuvoa ei luokitella vetotrukiksi myöskään siinä tapauksessa, että se on muu traktori kuin liikennetraktori.

Uudessa 3 kohdassa luokiteltaisiin moottorityökoneeksi työmailla tehtäviin kuljetuksiin, kuten maa-aineksen lyhyisiin siirtoihin tarkoitettu, standardissa EN 474-6:2006 (Earth-moving machinery. Safety. Requirements for dumpers) määritelty dumpperi. Moottorityökoneeksi rekisteröityä dumpperia ei enää tarvitsisi siirtää esimerkiksi työmaalta toiselle perävaunussa, vaan sitä voisi kuormaamattomana kuljettaa tiellä kuten muutakin moottorityökoneita. Ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen 45 §:ssä kielletään jatkossakin moottorityökoneen käyttö muihin kuin itse työpaikalla tehtäviin tavarankuljetuksiin.

Siirtymäsäännöksissä säädettäisiin, että myös ennen lain voimaantuloa käyttöön otettu rekisteröimätön dumpperi voitaisiin rekisteröintikatsastuksessa hyväksyä merkittäväksi rekisteriin moottorityökoneena, jos se täyttää sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohdana tai myöhemmin voimassa olleet moottorityökoneita koskeneet tekniset vaatimukset.

**17 §.** *Perävaunu ja hinattava laite.* Pykälän nykyinen 3 momentti olisi tarpeeton, koska R-luokan ajoneuvoista ja niiden teknisistä vaatimuksista säädetään jatkossa EU-asetuksella. Kansallinen samanlainen luokitus aiheuttaisi sekaannusta, jos EU-asetuksella säädetään vaatimuksia, joiden ei Suomessa haluta suoraan koskevan kaikkia traktorin perävaunuja.

Pykälän nykyinen 4 momentti siirtyisi muuttamattomana 3 momentiksi.

Pykälän 5 momentti siirtyisi muutettuna 4 momentiksi. Momentin valtuutta rajattaisiin siten, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella ei enää säädettäisi muiden perävaunujen kuin auton perävaunujen jaottelusta alaluokkiin. Autoon kytkettävät hinattavat laitteet luokitellaan auton perävaunuiksi ja niistä säädettäisiin jatkossakin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Auton perävaunujen jaottelusta säädetään myös puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (Puite-direktiivi) liitteen II korvaamisesta ja liitteiden IV, IX ja XI muuttamisesta annetulla komission asetuksella (EU) N:o 678/2011. Määräystenantoa rajoitettaisiin siten, että määräysten tulisi olla tarpeellisia EU:n ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta.

Uudessa 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan määräykset muiden perävaunujen kuin auton perävaunujen luokittelusta. Tämä käsittäisi myös nykyisessä 3 momentissa tarkoitetut traktorin perävaunut siltä osin kuin niiden luokitukselta ei säädetä EU:n asetuksella. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset myös muuhun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kuin autoon kytkettävien hinattavien laitteiden jaosta alaluokkiin rakenteen perusteella. Määräystenantoa rajoitettaisiin siten, että määräysten tulisi olla tarpeellisia EU:n lainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta.

**19 §.** *Muut moottorittomat ajoneuvot.* Täsmennettäisiin pykälän *otsikkoa* sen johdosta, että perävaunuista ja hinattavista laitteista, jotka myös ovat moottorittomia, säädetään erikseen. Polkupyörään rinnastettavat ajoneuvot, kuten potkupyörät määriteltäisiin *1 momentissa*. Momenttiin lisättäisiin nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa säädetty koon tai käyttötarkoituksen johdosta polkupyörään rinnastettavaa potkupyörää tai muuta vastaavaa moottoritonta ajoneuvoa koskeva täsmennys.

Erikseen *2 momenttiin* otettaisiin yleisluonteinen maininta tieliikenteeseen tarkoitetuista eläimen vetämistä ajoneuvoista. Tällainen on muun muassa hevosajoneuvo. Eläimen vetämät ajoneuvot on syytä sisällyttää lakiin ja määritellä aiempaa tarkemmin, jotta yleiseen tieliikenteeseen tarkoitetuiksi ajoneuvoiksi katsottaville eläimen ja perävaunun muodostamille yhdistelmille voidaan asettaa erityisiä vaatimuksia. Alaluokituksella ei voisi jatkosakaan laajentaa alkuperäistä lain soveltamisalaa ilman, että vastaavia muutoksia tehtäisiin lakiin. Eläimen vetäältä ajoneuvolta voitaisiin kuitenkin edellyttää erityisiä vaatimuksia, jos ajoneuvon koko ja käyttötarkoitus tarkoittavat, että ajoneuvoa käytetään muun ajoneuvoliikenteen seassa liikkumiseen.

Pykälän *3 momentissa* annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet antaa tarkemmat määräykset muiden moottorittomien ajoneuvojen luokittelusta. Tuotekehitys erilaisten kevytajoneuvojen osalta on ollut nopeaa. Leluina alun perin myydyiltä ajoneuvoilta voi olla tarpeen edellyttää liikenteessä käytettäessä yhteisiä turvallisuusvaatimuksia muiden kevyen liikenteen ajoneuvojen kanssa. Valtuudesta Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisten vaatimusten asettamiseksi säädettäisiin 27 a §:ssä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määräyksenantovaltuutensa avulla reagoida nopeasti näiden ajoneuvojen teknistä varustelua koskevien vaatimusten pitämiseksi ajantasaisena. Määräystenantoa rajoitettaisiin siten, että määräysten tulee olla tarpeellisia EU:n lainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta.

**20 §.** *Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen ajoneuvo.* Pykälän otsikkoa ja 1 momenttia muutettaisiin sekä pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 momentti siirtyisi muutettuna 5 momentiksi.

Pykälän *otsikkoon* lisättäisiin maininta Tullin ajoneuvosta, koska sen varusteista säädetään ajoneuvolain nojalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Pykälän *1 momenttiin* esitetyt pelastustoiimeen liittyvät muutokset ovat luonteeltaan teknisiä ja johtuvat palo- ja pelastustoimen

alalla tapahtuneista lainsäädännön ja käsitteistön muutoksista.

Pykälän 1 momentin ensimmäisen virkkeen nykyisen sananmuodon mukaan pelastusauto on palo- ja pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Käsite palo- ja pelastustoimi esitetään korvattavaksi käsitteellä pelastustoimi. Laki palo- ja pelastustoimesta (559/1975) kumottiin 1.9.1999 voimaan tulleella pelastustoimilailla (561/1999). Pelastustoimilaissa aikaisempaa palo- ja pelastustoimen, pelastuspalvelun ja väestönsuojelun muodostamaa kokonaisuutta kutsuttiin pelastustoimeksi. Käsite palo- ja pelastustoimi poistui tässä yhteydessä lainsäädännöstä. Pelastustoimilaki korvattiin 1.1.2004 lukien edelleen pelastuslailla (468/2003) ja tämä edelleen 1.7.2011 voimaan tulleella nykyisellä pelastuslailla (379/2011). Ensiksi mainitulla pelastuslailla pelastustoimessa siirryttiin pelastustoimen hoitamisessa kuntien lakisääteiseen yhteistoimintaan. Pelastuslain 24 §:n mukaan kunnat vastaavat pelastustoimesta yhteistoimessa pelastustoimen alueilla. Valtioneuvosto on jakanut maan 22:een pelastustoimen alueeseen. Pelastustoimen tehtävät hoitaa pelastuslain mukaan alueen pelastustoimi. Alueen pelastustoimelle oikeushenkilönä kuuluvaa toimivaltaa käyttää pelastustoimen tehtävät hoitava kuntayhtymä tai alueen kuntien tekemän sopimuksen nojalla joku pelastustoimen alueen kunnista. Pelastuslain 25 §:n mukaan pelastustoimen tehtävien hoitamista varten alueen pelastustoimella (tehtävistä vastaavalla kunnalla tai kuntayhtymällä) tulee olla pelastuslaitos. Lain mukaan alueen pelastustoimi voi käyttää pelastustoiminnassa apunaan myös vapaaehtoista palokuntaa, laitospalokuntaa, teollisuuspalokuntaa, sotilaspalokuntaa (sopimuspalokunnat) tai muuta pelastusalalla toimivaa yhteisöä sen mukaan kuin niiden kanssa sovitaan. Edellä kuvatun mukaisesti kaikki pelastuslaitosten ja sopimuspalokuntien sekä muiden vapaaehtoisten palokuntien, laitospalokuntien, teollisuuspalokuntien ja sotilaspalokuntien kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia olevat M- ja N-luokan pelastusautot olisivat edelleen laissa tarkoitetulla tavalla pelastustoimen käytössä. Lisäksi virkkeessä tarkoitettuja raskaita pelastusauto-

ja käyttää edelleen pelastuslain 55 §:n mukaisesti pelastustoimen ammatillisesta koulutuksesta vastaava Pelastusopisto, jonka toiminnasta säädetään laissa Pelastusopistosta (607/2006). Säännöksen sananmuodon muuttaminen ei muuttaisi asiasisällöllisesti nykytilaa, vaan kyseessä olisi tosiasiallisesti säännöksen tekninen korjaaminen, koska raskaiden pelastusautojen hallintaan oikeutetut tahot pysyisivät edellä tarkoitetulla tavalla ennallaan.

Momentin toisen virkkeen nykyisen sananmuodon mukaan pelastusauto on myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on kunnan tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, valtion pelastushallinnon oppilaitoksen tai Ilmailulaitoksen hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan palo- ja pelastustoimen tehtäviin. Edellä kuvatun mukaisesti pelastustoimen tehtävien hoitaminen on siirtynyt yksittäisiltä kunnilta kuntien lakisääteisessä yhteistoiminnassa hoidettavaksi eli alueen pelastustoimen tehtäväksi 1.1.2004 lukien. Näin ollen muut kuin raskaat M- ja N-luokan pelastusautot eivät ole enää jokaisen yksittäisen kunnan hallinnassa, vaan sen sijaan alueen pelastustoimen pelastuslaitoksen hallinnassa eli käytännössä lakisääteisen yhteistyösopimuksen perusteella pelastustoimen alueen ”isäntäkunnan” tai pelastustoimen tehtäviä varten perustetun kuntayhtymän hallinnassa. Täten muuttamalla tekstissä nykyinen maininta kunnan hallinnassa maininnaksi kunnan tai kuntayhtymän pelastuslaitoksen hallinnassa rajataan nykytapaan tässä tarkoitettut autot kunnan tai kuntayhtymän suorassa hallinnassa tai pelastuslaitoksensa kautta hallinnassa oleviin pelastusautoihin, joita kunnan tai kuntayhtymän pelastuslaitos käyttää yksinomaan virkatehtävinä olevien pelastustehtäviensä hoitoon.

Käsite valtion pelastushallinnon viranomaisen säilyy ennallaan ja pitää sisällään sisäasiainministeriön ja aluehallintoviraston pelastustoimeen liittyvät toiminnot. Käsite valtion pelastushallinnon oppilaitos esitetään korvattavaksi termillä Pelastusopisto. Pelastuslain 55 §:n 1 momentin mukaan valtio huolehtii pelastustoimen ammatillisesta koulutuksesta ja muusta pelastustoimeen liittyvästä koulutuksesta siten kuin Pelastusopistosta annetussa laissa (607/2006) säädetään.

Sisäministeriön alainen Pelastusopisto sijaitsee Kuopiossa ja sen ajoneuvoja käytetään Pelastusopistosta annetun lain mukaisiin tehtäviin. Pelastuslain 55 §:n 2 momentin mukaan sisäministeriö voi hyväksyä myös muun julkisyhteisön ylläpitämän oppilaitoksen kuin Pelastusopiston antamaan pelastusalan amatillista peruskoulutusta. Mainittu hyväksyntä on annettu ainoastaan Helsingin pelastuslaitokselle. Näin ollen Helsingin pelastuskoulun pelastusautot ovat Helsingin pelastuslaitoksen pelastusautoja. Toisessa virkkeessä oleva käsite yksinomaan palo- ja pelastustoimen tehtäviin esitetään muutettavaksi aikaisemmin mainituin perustein käsitteeksi yksinomaan pelastustoimen tehtäviin.

Momentin kolmannen virkkeen nykyisen sanamuoto pidettäisiin ennallaan. Pelastuslaitosten ja sopimuspalokuntien ohella kaikki vapaaehtoiset palokunnat, laitospalokunnat, teollisuuspalokunnat ja sotilaspalokunnat voisivat edelleenkin hallita säännöksessä mainittuja miehistöautoja, kuten voivat hallita edelleen momentin ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettuja raskaita sammutusautoja. Pelastusautoina käytettävien henkilöautojen hallintaoikeus säilyisi edelleen yksinomaan momentin toisessa virkkeessä tarkoitetuilla tahoilla eli pelastuslaitoksilla, valtion pelastushallinnon viranomaisilla, Pelastusopistolla sekä lentoaseman pitäjillä.

Momentissa ei enää puhuttaisi Ilmailulaitoksen ajoneuvosta, vaan lentoaseman pitäjän ajoneuvosta. Lentoasemaverkosta ja -maksuista annetussa laissa (210/2011) määritellään lentoaseman pitäjä yhteisöksi, jonka tarkoituksena on säännösten tai sopimusten nojalla huolehtia muun toimintansa ohella tai yksinomaaisesti lentoaseman tai lentoasemaverkon infrastruktuurien hallinnosta ja hallinnasta sekä kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemaverkossa olevien eri tahojen toiminnan yhteensovittamisesta ja valvonnasta.

Otsikkoa koskevien perustelujen mukaisesti uudeksi 4 momentiksi lisättäisiin Tullin ajoneuvon kuvaus.

Nykyinen 4 momentti muuttuisi 5 momentiksi. Siinä valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön sijasta Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan määräykset pelastusauton, poliisijoneuvon ja rajavartiolaitok-

sen ajoneuvon merkki- ja varoitusvalaisimien sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta. Valtuus ulotettaisiin koskemaan myös mainittua Tullin ajoneuvoa. Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan myös määräykset näiden ajoneuvojen erikoiskäytön edellyttämistä heijastamista ja heijastavista merkinnöistä sekä niiden asennuksesta. Monet pykälän mukaiset ajoneuvot ovat luokaltaan henkilöautoja, joissa ei nykyisin sallita heijastavia merkintöjä. Liikenteen turvallisuusvirasto on kuitenkin myöntänyt poikkeuslupia poliisiautojen heijastaville merkinnöille. Niiden vaatimusten antaminen määräyksellä vähentäisi hallinnollista taakkaa poikkeuslupiin verrattuna.

**21 §. Ambulanssi.** Pykälän otsikkoa ja molempia momentteja muutettaisiin. Sairasauton nimitys muutettaisiin näissä ambulanssiksi, joka on autojen ja perävaunujen puitedirektiivissä käytetty termi.

Pykälän 2 momentista poistettaisiin sairautojen verovapauteen liittyvä viittaus autoverolakiin (1482/1994) tarpeettomana. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan määräykset ambulanssin erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta. Kyseisistä vaatimuksista säädetään nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan myös määräykset ambulanssin erikoiskäytön edellyttämistä heijastamista ja heijastavista merkinnöistä sekä niiden asennuksesta. Ambulanssit luokitellaan henkilöautoiksi, joissa ei nykyisin sallita heijastavia merkintöjä. Niiden käyttö ambulansseissa olisi kuitenkin perusteltua näkyvyyden parantamiseksi.

**24 §. Museoajoneuvo.** Museoajoneuvoja koskeva alemman asteen sääntely on jo aiemmin kuulunut Liikenteen turvallisuusvirastolle. Määräystenantovaltuuksien muutoin laajentuessa on syytä tarkentaa perussäännöksiä myös museoajoneuvojen osalta. Terminologiaa täsmennettäisiin muuttamalla termi entistäminen tarkoittamaan sekä ajoneuvon entisöintiä eli saattamista alkuperäistä vastaavaan kuntoon, että sen konservointia eli säilyttämistä ja säilymisen turvaamista.

Pykälän 2 momenttia täsmennettäisiin siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jatkossa antaa tarvittaessa määräykset myös museoajoneuvon asennettaviksi sallittavista tarkoituksenmukaisista korvaavista osista, jotta myönnetty määräystenantovaltuus laajenisi kattamaan myös nykyisin tulkintaohjeilla hoidettu korvaavien osien käyttö. Lisäksi valtuussäännöstä täsmennettäisiin 1 momenttiin ehdotettujen terminologisten muutosten vuoksi.

**24 a §. Erikoiskuljetusajoneuvo.** Lakiin otettaisiin uusi pykälä, jossa määritellään erikoiskuljetusajoneuvo. Erikoiskuljetuksen määritelmä on esitetty lisättäväksi tieliikennelain 2 §:n 16 kohdaksi. Kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitut mitat tai massat ylittävä ajoneuvo on erikoiskuljetusajoneuvo, joka on suunniteltu joko kuorman kuljettamiseen tai kuormaamattomana kuljetettavaksi. Kuormaamattomana kuljetettavia erikoiskuljetusajoneuvoja ovat esimerkiksi ajoneuvonosturi, erikoiskäyttöön rakennettu muu ajoneuvo tai autolla vedettävä O-luokan ajoneuvo, jonka tarkentava luokitus on hinattava laite. Lisäksi tiellä yleisesti sallitut mitat täyttävä ajoneuvo on erikoiskuljetusajoneuvo, jos ajoneuvo on hyväksytty käytettäväksi tiellä yleisesti sallittua suuremmalla massalla.

Erikoiskuljetusajoneuvolle voitaisiin sallia liikennekäyttöön hyväksymisessä ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämiä poikkeuksia kaikkia ajoneuvoja koskevista teknisistä vaatimuksista. Teknisistä vaatimuksista säädetään 27 §:n nojalla asetuksella. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset erikoiskuljetusajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittamisen teknisistä toteuttamistavoista, jotka liittyvät erikoiskuljetusajoneuvon erityisiin vaatimuksiin. Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi näistä poikkeuksista määräykset, jotka voisivat koskea myös erikoiskuljetusajoneuvon lisävaatimuksia. Erikoiskuljetusajoneuvon käyttötarkoituksesta johtuen on tarkoituksenmukaista sallia poikkeuksia rakenteesta ja edellyttää lisävaatimuksia liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.

**25 §. Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet.** Pykälässä säädetään keskeisistä

liikenteessä käytettävän ajoneuvon ominaisuuksista. Säännökset koskevat lähtökohtaisesti kaikkia ajoneuvoja. Pykälän 1 momenttia täydennettäisiin ja pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 momentti siirtyisi muutettuna 5 momentiksi.

Pykälän 1 momentin 6 kohdassa lievennettäisiin varoituskolmiota koskevaa vaatimusta kevyille perävaunuille. Uudeksi 14 kohdaksi lisättäisiin perussäännös siitä, että ajoneuvon rakenteen tulee turvata ajoneuvon riittävä ohjattavuus, riittävät kaarreajo- ja jarrutusominaisuudet ja kääntyvyys. Vaatimus toimii perussäännöksenä sekä ajoneuvojen hyväksymiselle liikenteeseen, että ajoneuvoihin tehtävien muutoksien turvallisuuden varmistamiseen. Perussäännös tulisi sovellettavaksi erityisesti kaksipyöräisen L-luokan ajoneuvon hyväksymisessä liikenteeseen siihen tehtyjen muutosten jälkeen. Vaatimuksesta säädetään nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella, mutta se on katsottu keskeisenä vaatimuksena kuuluvan paremmin lain tasolle, kun tarkempien määräysten anto siirtyy lakiehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Nykyisiä periaatteita ei ole tarkoitus sisällöllisesti muuttaa. Jatkossa uusille L-luokan ajoneuvoille saattaa kuitenkin tulla EU-säädösten kautta tähän liittyviä vaatimuksia.

Lisäksi 1 momenttiin lisättäisiin uusi 15 kohta riittävästä maavarasta, 16 kohta kuormatilan soveltuvuudesta käyttötarkoitukseensa ja 17 kohta kytkentalitteesta. Samoin kuin 14 kohdassa, myös 15 kohdan vaatimus riittävästä maavarasta toimisi perussäännöksenä erityisesti ajoneuvolle tehtävien muutosten yhteydessä. Maavara koskisi erityisesti henkilöautoille tehtäviä madalluksia. Vaatimuksesta säädetään nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen tasolla, mutta se on katsottu keskeisenä vaatimuksena kuuluvan paremmin lain tasolle, kun jatkossa auton rakenteen muuttamista koskeva tarkempien määräysten anto siirtyisi Liikenteen turvallisuusvirastolle. Uusi 16 kohta olisi perussäännös tavaran kuljetukseen käytettävän ajoneuvon kuormatilaa ja esimerkiksi kuorman kiinnityspisteitä koskeville tarkemmille säännöksille ja määräyksille. Vastaavasti uusi 17 kohta olisi perussäännös vetoajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon välises-

sä kytkennässä käytettäviä kytkentälaitteita koskeville säännöksille ja määräyksille.

Pykälään lisättäisiin uusi *4 momentti*, jossa täsmennettäisiin, ettei ajoneuvolta, joka on EY-tyyppi hyväksytty ja siten täyttää tyyppi hyväksyntää koskevat vaatimukset, edellytetä erikseen 1 momentissa säädettyjä rakenteita, hallintalaitteita ja varusteita. Näiden ajoneuvojen osalta turvallista käyttöä koskevat yleiset edellytykset on tullut osoitettua tyyppi hyväksynnän yhteydessä. Vastaava viittaus tehtäisiin käyttöönottoajankohtansa mukaisesti hyväksytyjen käytettyjen ajoneuvojen osalta. Olemassa olevan ajoneuvon hyväksynnän lisäksi varoituskolmiota koskeva velvoite koskisi kuitenkin myös jo aiemmin liikenteeseen hyväksytyjä ajoneuvoja.

Tässä ehdotettujen vaatimusten lisäksi ajoneuvon käyttöön voi liittyä vaatimuksia, joita erikseen edellytetään tieliikennelain nojalla. Tällainen vaatimus on muun muassa kansallinen velvoite hitaan ajoneuvon kilvestä, joka tulee olla ainakin traktoreissa ja kevyissä nelipyörissä eli mopoautoissa, kun niitä käytetään tiellä, sekä matkustajan kuljettamiseen moottoripyörällä liittyvä vaatimus jalkatuista.

Nykyinen 4 momentti siirtyisi muutettuna *5 momentiksi*. Momentissa viitattaisiin ajo-piirtureita koskevaan uuteen EU-asetukseen.

**27 §.** *Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat tarkemmat säännökset.* Pykälän 1 ja 2 momentit siirtyisivät muutettuina 2 ja 3 momentiksi ja pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti.

Pykälään otettaisiin uusi *1 momentti*, jossa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella poikkeuksia 25 §:n 1 momentissa säädettyistä vaatimuksista. Säännös koskisi vain muita ajoneuvoja kuin autoja ja niiden perävaunuja. Valtioneuvoston asetuksella määriteltäisiin poikkeukset, joilla käyttötarkoituksesta, liikenneturvallisuuden vaatimuksista tai ajoneuvoa koskevien vaatimusten teknisestä toteutettavuudesta johtuen voidaan tai tulisi poiketa 25 §:n 1 momentissa asetetuista pakollisista osista ja ominaisuuksista. Ottaen huomioon kyseiset seikat säädettyjen poikkeusten tulisi olla tarpeellisia. Osalle ajoneuvoja kuten ilmatyynyaluksille vaatimukset eivät ole lainkaan tarkoituksenmukaisia. Valtioneuvoston asetuksen tasolla säädettäisiin kuitenkin myös niistä reunaeh-

doista, joiden puitteissa kansallista liikkumavaraa ajoneuvojen teknisen vaatimustason osalta tulisi käyttää. Säädetävät poikkeukset vastaisivat pitkälti nykyisin voimassa olevia yksittäisinä kappaleina maahan tuoduille tai valmistetuille ajoneuvoille annettuja helpotuksia. Poikkeuksia voitaisiin tarvittaessa laajentaa kansainväliset vaatimukset ja erityisesti omaisuuden suoja ja vapaa liikkuvuus huomioiden, jos poikkeusten laajentaminen katsottaisiin tarkoituksenmukaiseksi ja jos poikkeusten vaikutukset voitaisiin rajata turvallisuuden ja terveyden kannalta vähäisiksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin jatkossakin tarkemmin autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista laissa erikseen säädettyin poikkeuksien. Tätä koskevaa valtuutta täsmennettäisiin *2 momentissa*. Ministeriön asetuksella voitaisiin nykyiseen tapaan säätää poikkeuksia 25 §:n 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista viittaamalla tässä 2 momentissa mainittuun 25 §:n 1 momenttiin. Poikkeuksista sääntämistä rajoitettaisiin siten, että niiden tulisi olla tarpeellisia ottaen huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus, liikenneturvallisuuden vaatimukset tai ajoneuvoa koskevien vaatimusten toteutettavuus.

Pykälään otettavaan uuteen *3 momenttiin* siirrettäisiin nykyisin ministeriön asetuksella säädetty oikeus hyväksyä poikkeuksia ajoneuvon asennettavista erikoislaitteista vammaisen kuljettajan ja matkustajan käyttöön hyväksynnän yhteydessä eli rekisteröinti- tai muutokatsastuksessa tai yksittäishyväksynnässä. Nämä usein käyttäjän vaman mukaan räätälöidyt yksilölliset ratkaisut tulisivat näin tapauskohtaisesti tarkastettua ja poikkeuksia voitaisiin hyväksyä, jos ne eivät vaarantaisi merkittävästi liikenneturvallisuutta.

Yksittäisen ajoneuvon teknisistä vaatimuksista annettavista poikkeusluvista säädetään nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Ehdotetun *4 momentin* mukaan lain tasolle otettaisiin säännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää yksittäisiä poikkeuslupia ajoneuvon rakenteita, hallintalaitteita, varusteita, järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja muita vastaavista hyväksynnän kohteita koskevista vaatimuksista, joista säädetään tai määrätään ajo-

neuvolain nojalla ja jotka liittyvät turvallisuuteen. Säännös koskisi kaikkia ajoneuvoluokkia. Myönnettävä poikkeuslupa ei saisi lisätä turvallisuudella, terveydelle eikä ympäristöä aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää. Poikkeuslupa ei myöskään saisi vääristää kilpailua. Valtioneuvoston asetuksella säädetäisiin tarvittaessa tarkemmin poikkeuslupan myöntämisen edellytyksistä. Poikkeuslupia koskevat käytännöt ja periaatteet säilyisivät kaikille ajoneuvoille yhtenevinä. Poikkeuslupia saisi kuitenkin myöntää vain siltä osin, kuin sillä ei olisi merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Haitallisiin vaikutuksiin, joita poikkeuslupien myöntämisessä tulisi arvioida, katsottaisiin jatkossa kilpailun vääristymisen lisäksi myös haitta tai riski ympäristölle ja yleiselle turvallisuudelle ja terveydelle aiemman pelkän liikenneturvallisuuden sijaan. Poikkeuslupia myönnettäisiin edelleen myös kokeiluihin.

**27 a §.** *Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset.* Säädösrakenteen muuttamisen johdosta lakiin otettaisiin uusi pykälä Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuuksista, jotka koskevat keskeisesti ajoneuvon rakenteita, hallintalaitteita ja varusteita.

Muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen hyväksyntäkohteita koskevat tekniset vaatimukset annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Määräykset koskisivat kuitenkin eräiltä säännöksessä ilmeneviltä osin myös autoja ja niiden perävaunuja. Uusi valtioneuvoston asetus yhdessä Liikenteen turvallisuusviraston tarkempien määräysten kanssa korvaisi nykyisin voimassa olevat liikenne- ja viestintäministeriön muita kuin autoja ja niiden perävaunuja koskevat asetukset, joissa säädetään sekä vaadittavasta varustelutasosta että tarkemmista teknisistä yksityiskohdista. Liikenne- ja viestintäministeriön asetukset kumottaisiin siinä yhteydessä, kun Liikenteen turvallisuusvirasto antaa omat määräyksensä. Eräitä ministeriön asetuksia kumottaisiin kuitenkin jo nyt ehdotetulla lailla.

Kansallisen säädösrakenteen uudistaminen ennakoit myös EU:n sääntelyn uudistusta, jossa parlamentti ja neuvosto säätävät jäsenmaita sellaisenaan velvoittavalla asetuksella perusvaatimuksista ja komission asetuksilla

annetaan varsinaiset tekniset määräykset sen jälkeen, kun yleisistä perusvaatimuksista on sovittu. Määräysten antovaltuudella Liikenteen turvallisuusvirastolle voidaan nopeuttaa kansallista täytäntöönpanoa ja varmistaa tekninen osaaminen kansallisen liikkumavaran arvioimiseksi ja hyödyntämiseksi. Käytettyyn ajoneuvoon sovelletaan 7 ja 29 a §:n mukaisesti lähtökohtaisesti sen ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana voimassa olleita liikenteeseen hyväksymisen edellytyksiä koko ajoneuvon käyttöajan. Keskitämällä suoraan EU-asetuksilla annettu teknisten vaatimusten seuranta ja sitä koskeva kansallinen määräystenantovalta Liikenteen turvallisuusvirastolle, voidaan säännösten ajantasaisuudesta ja informoinnista huolehtia ja säilyttää tarvittava reagoitokyky suhteessa EU-tason nopeutuvaan sääntelyyn.

Pykälän *1 momentin 1 kohdassa* tarkoitetuilla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä korvattaisiin paineilmajarruilla varustettujen autojen ja niiden perävaunujen jarrujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus. Jarrujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta sovellettaisiin 36, 50 e ja 60 a §:n yleisiä säännöksiä. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä annettaisiin nykyistä asetusta vastaavat, EU-säännöksille vaihtoehtoiset tekniset vaatimukset. Jarrujen vaatimuksista annettavissa määräyksissä olisi varmistettava jarruja koskevia kansainvälisiä määräyksiä vastaava turvallisuuden taso. Kansainvälisillä määräyksillä tarkoitettaisiin YK:n talouskomission E-sääntöä 13. E-säännössä 13 olevasta aktiivisen ajonhallintajärjestelmän vaatimuksesta säädetään myös moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 661/2009. Aktiivisen ajonhallintajärjestelmän vaatimuksen voimaantuloaikatauluissa ja vaatimuksesta myönnettävissä poikkeuksissa noudatettaisiin mainitun EY-asetuksen ja E-säännön linjauksia.

Pykälän *1 momentin 2 kohdassa* kaikkien ajoneuvojen nastojen ja nastarenkaiden osalta on tarkoituksena säätää valtioneuvoston ase-



tuksella likimain nykyistä renkaiden nastoista annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta vastaavassa muodossa, että tyyppihyväksyntää edellytetään kaikilta autoihin ja niiden perävaunuihin tarkoitetuilta nastoilta. Tällöin tarkoituksena on rajata nykyisistä nastojen tyyppihyväksyntävaatimuksista pois L-luokan ajoneuvojen nastat, sillä nastarenkaita käytetään vain varsin pienessä osassa näitä ajoneuvoja, minkä vuoksi tyyppihyväksyntävaatimus kyseisten ajoneuvojen nastoilta ei ole tarkoituksenmukainen. Liikenteen turvallisuusviraston antamin määräyksin voidaan riittävässä määrin säännellä näiden L-luokan ajoneuvojen, kuten moottoripyörien, mopojen ja kevyiden nelipyörien, sekä moottorityökoneiden ja traktoreiden nastoista liikenneympäristölle ja terveydelle aiheutuvia haittoja. Näiden määräysten on suunniteltu koskevan renkaaseen asennettavaksi sallittujen nastojen lukumäärää, nastan sallittua massaa, kärjen muotoa ja ulkonemaa. Autojen ja niiden perävaunujen nastojen ja nastarenkaiden teknisistä vaatimuksista on tarkoitus antaa jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräykset, joilla korvataan ajoneuvojen renkaiden nastoista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa säädetyt tekniset vaatimukset.

Pykälän 2 momentin 1–3 kohdassa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarvittavat tekniset määräykset muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun rakennetta ja ominaisuuksia, valmistenumeroa ja valmistajan kilpeä sekä järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja varusteita koskevista vaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä korvattaisiin pääosin liikenne- ja viestintäministeriön asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista. Kaksi- ja kolmipyöräiset ajoneuvot sekä nelipyörät ovat L-luokan ajoneuvoja, joiden vaatimukset perustuvat EU:n säädöksiin. Liikenteen turvallisuusviraston määräykset L-luokan ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista olisivat siis lähinnä EU:n vaatimusten esittämistä selkeässä taulukkomuodossa. Kansallisesti määrättäviksi jäisivät lähinnä polkupyörän sekä L-luokan ajoneuvon ja polkupyörän perävaunun tekniset vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä korvattaisiin pääosin traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä hinattavien laitteiden rakenteesta ja varusteista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus. Traktoreiden vaatimukset perustuvat L-luokkien ajoneuvojen tapaan lähinnä EU:n direktiiveihin. Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan tarkemmat määräykset myös 14 §:n 3 momentissa mainitun kansallisen liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella on lain 27 §:ssä. Liikenteen turvallisuusvirastolle annettava valtuus olisi nykyistä tarkkarajaisempi. Myös telaketjuilla liikkuvien C-luokan traktorien tekniset vaatimukset annettaisiin kansallisesti Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen osalta määräyksiin ei sisällyttäisi nykyisessä asetuksessa 274/2006 olevia päällekkäisyyksiä koneiden turvallisuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 400/2008 kanssa. Kyseisellä asetuksella on saatettu Suomessa voimaan koneista ja direktiivin 95/16/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/42/EY. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset eläinten vetämien ajoneuvojen sekä muiden hinattavien laitteiden kuin autolla hinattavien laitteiden teknisistä vaatimuksista.

Pykälän 2 momentin 4 ja 5 kohdassa tarkoitetuilla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä korvattaisiin liikenneministeriön päätös ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä. Määräysten teknisissä vaatimuksissa otettaisiin huomioon kuormakoreihin ja kuorman kiinnitykseen liittyvät kansainväliset standardit.

Pykälän 2 momentin 6 kohdassa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan määräykset ajoneuvojen käyttöön liittyvistä muista kuin 1–3 kohdassa ja 27 §:n 2 momentissa tarkoitetuista hyväksyntää edellyttävistä osista, järjestelmistä ja erillisistä teknisistä yksiköistä sekä muista varusteista kuin nastoista ja nastarenkaista, joita koskeva valtuus olisi 1 momentissa. Näitä ovat esimerkiksi varoituskolmio, hitaan ajoneuvon kilpi, suojakypäri ja lasten turvaistuin.

Pykälän 2 momentin 7 kohdassa valtuutettiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarvittaessa määräykset paareilla autossa matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen käytettävän muun auton kuin ambulanssin kuljetustilan mitoituksista ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä ja niiden kiinnityksistä. Potilaiden kuljetuksissa on tarvetta ambulanssia kevyemmin varustetuille ajoneuvoille kuten paritakseille. Vammaisille henkilöille erityisesti soveltuvissa kuljetuksissa on tarvetta säännellä tarkemmin auton apuvälineiden, kuten henkilönostinten asianmukaisesta kiinnityksestä ajoneuvon. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä varmistettaisiin, että näissä ajoneuvoissa matkustaminen olisi riittävän turvallista ja miellyttävää.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston määräysten tulisi olla tarpeellisia yleisen kansainvälisen vaativuustason saavuttamiseksi sekä liikenneturvallisuuden, terveyden ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi. Tämän tyyppisiä reunaehtoja on myös EU:n tyyppihyväksyntäsäädöksissä.

Pykälän 4 momentissa täsmennettäisiin, että liikennetraktoreita koskevien Liikenteen turvallisuusviraston määräysten tulisi nykyiseen tapaan perustua T<sub>1</sub>-luokan maatalustraktorin EY-tyyppihyväksynnässä sovellettaviin teknisiin vaatimuksiin. Niitä voitaisiin kuitenkin liikenneturvallisuussyistä tiukentaa siltä osin, kuin liikennetraktorin maatalustraktoria suurempi nopeus sekä kokonais- ja yhdistelmämassa sitä edellyttävät.

**28 §. Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittaminen.** Pykälän otsikkoa ja pykälän sisältöä täsmennettäisiin kattamaan aiempaa laajemmin ajoneuvoja koskevat energia- ja ympäristövaikutukset. Energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjen mittausta koskevat vaatimukset eivät kohdistu suoraan ympäristöön, minkä vuoksi määritelmää laajennettaisiin huomioimaan näitäkin koskevat vaikutukset. Pykälän 1 momentti muodostaisi perussäännöksen alemmanasteisille vaatimuksille sekä uuden että jo liikenteeseen otetun ajoneuvon sääntelyssä. Käytännössä vaatimukset perustuisivat pitkälti EU:n säädöksiin ja niistä tarkoituksenmukaisuussyistä säädetyihin poikkeuksiin. Ympäristövaikutuksia

koskevat säännökset voisivat sisältää muun ohessa velvoitteita OBD-laitteista, päästötasojen pysyvyydestä sekä muista ominaisuuksista, joille ei ole asetettavissa varsinaisia mitattavia raja-arvoja. Siksi sanamuotoa täsmennettäisiin niin, että vaatimustasoksi asetettaisiin velvoite pääosin vastata vastaaville ajoneuvoille olemassa olevaa yleistä teknistä tasoa. Lisäksi täsmennettäisiin, että haitalliset vaikutukset, joita koskevia riskejä olisi tarkoitus säännellä, voisivat kohdistua sekä ihmisten terveyteen että ympäristöön.

Koska osaan ajoneuvolain soveltamisalaa kuuluviin moottoriyökoneisiin ja sellaiseksi katsottaviin maastoajoneuvoihin sovelletaan polttomoottoreiden pakokaasu- ja hiukkaspäästöjen rajoittamisesta annettua valtioneuvoston asetusta (844/2004), otettaisiin selkeyden vuoksi tätä koskeva maininta uuteen 2 momenttiin.

**29 §. Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevat tarkemmat säännökset ja määräykset.** Muutettaisiin pykälän otsikko sekä tarkempien säännösten ja määräysten antovaltuudet vastaamaan 27 ja 27 a §:n rakennetta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valtuudet säännösten antamiseen autojen ja perävaunujen osalta säilytettäväksi liikenne- ja viestintäministeriöllä käytännössä nykyisen kaltaisina.

Yleiset vaatimukset muilta kuin moottoriyökoneilta ja 1 momentissa tarkoitetuilta ajoneuvoilta edellytettävistä energia- ja ympäristövaikutuksiin liittyvistä ajoneuvon osista ja ominaisuuksista sekä näihin liittyvistä erikseen myytävistä tai asennettavista hyväksynnän kohteista säädettäisiin 2 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella. Keskeisenä vaatimuksena myös 2 momentissa tarkoitettujen hyväksyntäkohteiden melu- ja päästöarvoja koskevista raja-arvoista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Tarkoitus on valtioneuvoston asetuksella viitata suoraan ajoneuvoluokkia koskeviin EU:n säädöksiin, jos sellainen on sovellettavissa. Osana melu- ja päästöraja-arvoja koskevia vaatimuksia valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin myös ajoneuvon käyttötarkoitukseen ja tekniseen toteutettavuuteen liittyvistä reunaehdoista, joilla kansallista liikkumavaraa voitaisiin soveltaa muun muassa käytetty-

jen ja muuttotavarana tuotuihin ajoneuvoihin tai yksittäin valmistettuihin ajoneuvoihin kuten tähänkin asti.

Jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi *3 momentin* nojalla tarkemmat määräykset ainakin L- ja T-luokan ajoneuvon sekä liikennetraktorin energia- ja ympäristövaikutuksista. Näillä vaikutuksilla tarkoitettaisiin energiankulutuksen ja kasvihuonepäästöjen sekä muiden haitallisten päästöjen, kuten kaasumaisten päästöjen, hiukkas- ja melupäästöjen sekä sähkömagneettisten häiriöiden, rajoittamiseen liittyviä vaatimuksia muiden kuin raja-arvojen osalta. Määräyksissä on tarkoitus viitata asiaa koskeviin EU-säädöksiin, jos sellaisia on sovellettavissa. Annettavien määräysten tulisi olla tarpeellisia ottaen huomioon momentissa mainitut seikat.

Yksittäiselle ajoneuvolle myönnettävistä teknisistä vaatimuksista koskevista poikkeusluvista säädetään nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Säädösrakenteen muuttamisen yhteydessä otettaisiin *4 momenttiin* perussäännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää yksittäisiä poikkeuslupia ajoneuvon energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista säännöksistä ja määräyksistä. Poikkeusluvat voisivat koskea vain ajoneuvolain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Poikkeuslupan myöntämistä rajoitettaisiin siten, että se ei saisi lisätä turvallisuudelle, terveydelle eikä ympäristölle aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää. Poikkeuslupa ei myöskään saisi vääristää kilpailua. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarvittaessa tarkemmin poikkeusten myöntämisen edellytyksistä. Näin käytännöt ja periaatteet olisivat säädösten tasolla kaikille ajoneuvoille ja eri vaatimuksille yhtenevät. Ehdotetun muutoksen vuoksi ei kuitenkaan ole tarkoitus muuttaa poikkeuslupien myöntämisen nykykäytäntöä.

**29 b §.** *Erikoiskuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmää koskevat vaatimukset.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä erikoiskuljetuksen erilaisista merkintätavoista ja varoitusajoneuvoa koskevasta vaatimuksesta.

Ehdotettuun *1 momenttiin* otettaisiin yleissäännös erikoiskuljetuksessa käytettävän ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän merkin-

nöistä, varoitusvalaisimista ja vastaavista muista varoituslaitteista. Ajoneuvolta vaadittavien yleisten merkintöjen lisäksi vaadittavilla riittävillä lisämerkinnöillä ehkäistäisiin erikoiskuljetuksesta aiheutuvaa haittaa ja vaaraa muille tiellä liikkuville.

Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuus antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetusajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevista merkinnöistä, tunnus- ja varoitusvalaisimista, heijastimista sekä muista varoituslaitteista.

Ehdotetun *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset erikoiskuljetuksessa käytettävän varoitusajoneuvon luokasta, massasta ja väreistä sekä varoitusajoneuvojen erilaisista kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseen liittyvistä varoituslaitteista ja -välineistä. Tieliikennelakiin ehdotetun 87 b §:n mukaan erikoiskuljetuksen yhteydessä on tarvittaessa käytettävä varoitusajoneuvoa.

Ehdotetun *3 momentin* mukaan pykälässä tarkoitettujen määräysten tulisi perustua Euroopassa yleisesti noudattavaan käytäntöön.

Erikoiskuljetuksista, niiden merkinnöistä, varoitusajoneuvojen vaatimuksista ja erikoiskuljetusten vapaan liikkumisen rajoitusten poistamisesta on vuonna 2007 laadittu loppuraportti Euroopan komission erikoiskuljetuksia käsittelevän työryhmän työstä (European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports). Tässä pykälässä tarkoitettuja määräyksiä antaessaan Liikenteen turvallisuusvirasto soveltaisi tuossa loppuraportissa annettuja erikoiskuljetuksia koskevia suosituksia. Tämän vuoksi erityisesti merkintöjä koskevat määräykset aiheuttaisivat nykykäytäntöön verrattuna jatkossa muutoksia.

Työryhmän loppuraportissa varoitusajoneuvolta edellytetään muista yleisesti liikenteessä liikkuvista ajoneuvoista poikkeavaa näkyvyyttä, joka toteutettaisiin varoitusajoneuvon värillä, heijastimilla, varoitusvalaisimilla ja varoitustauluilla. Varoitusajoneuvo olisi henkilöauto, pakettiauto tai pakettiautoa vastaava kevyt kuorma-auto, jotta varoitusajoneuvoa ei mielletäisi varsinaiseksi erikoiskuljetukseksi. Erikoiskuljetuksen edellä liikkuvassa varoitusajoneuvossa olisi korkeuden mittalaite, jolla varmistettaisiin

jäljessä tulevan tavanomaista korkeamman erikoiskuljetuksen mahtuminen osumatta tien yläpuolisiin laitteisiin. Varoitusajoneuvossa olisi liikenneturvallisuuden varmistamiseksi riittävä määrä kuljetuksenaikaiseen tilapäiseen liikenteen ohjaukseen tarkoitettuja liikenteenohjaukskartioita, liikenteen ohjauksessa tarvittavia laitteita, palosammutin ja muita turvallisuuden varmistamiseksi tarvittavia välineitä. Euroopassa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi käytetään varoitusajoneuvoja ainakin Saksassa, Hollannissa ja Ruotsissa. Näissä maissa varoitusajoneuvot ovat pääosiltaan loppuraportin suosituksen mukaisia.

**31 §.** *Tyyppihyväksynnän soveltamisala.* Pykälään lisättäisiin maininta T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvosta. Tyyppihyväksyntä voitaisiin myöntää myös T<sub>4</sub>-luokan ajoneuville.

**32 §.** *Tyyppihyväksyntävelvollisuus.* Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin 14 §:n 3 momentin 4 kohdan muutosta vastaava muutos, jolla ulotettaisiin tyyppihyväksyntävelvollisuus koskemaan myös T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoja.

Erikseen myytävän järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksyntävelvollisuutta koskevaa 2 momenttia muutettaisiin niin, että se koskisi myös liikennetraktoria, koska liikennetraktori käytännössä eroaa rakenteeltaan ja osiltaan hyvin vähän T<sub>1</sub>-luokan ajoneuvosta. Säännös koskisi jatkossa myös C-luokan ajoneuvoja, joita ovat telaketjuin liikkuvat ja ohjattavat traktorit. L-, C-, ja T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvon ja liikennetraktoriin tarkoitettujen, erikseen myytävien järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävelvollisuudesta voitaisiin säätää poikkeuksia valtioneuvoston asetuksella sekä M-, N- ja O-luokan ajoneuvon tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden osalta liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Nykyisin poikkeuksista säädetään kaikkien ajoneuvojen osalta ministeriön asetuksella. Poikkeuksista säätäminen tulisi toteuttaa tyyppihyväksyntää koskevien direktiivin ja EU-asetuksen mukaisesti.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaan liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta keskeisiltä ajoneuvon käyttöön liittyviltä erikseen myytäviltä osilta, järjestelmiltä ja erillisiltä teknisiltä yksiköiltä sekä varusteilta edellytettäisiin myös tyyppi-

hyväksyntää. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin näiden kohteiden tyyppihyväksyntävaatimuksesta tarkemmin. Tällaisia hyväksyntäkohteita olisivat esimerkiksi nasta ja nastarengas, moottoripyöräilijän ja moottorikelkkailijan suojakypäriä, lasten turvaistuin, hitaan ajoneuvon kilpi ja varoituskolmio sekä ajoneuvoon kiinnitettävä ruskeankeltainen, sininen tai punainen vilkkuva varoitusvalaisin.

Nykyinen 3 momentti muuttuisi 4 momentiksi ja siihen tehtäisiin 14 §:n 3 momentin 4 kohdan muutosta vastaava muutos, jolla ulotettaisiin mahdollisuus hyväksyä ajoneuvo liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen perusteella koskemaan myös T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoja.

Nykyinen säädösviittausta koskeva 4 momentti siirtyisi sellaisenaan 5 momentiksi.

**34 §.** *Tyyppihyväksyntäviranomaisen.* Pykälään tehtäisiin 14 §:n 3 momentin 4 kohdan muutosta vastaava muutos, jolla mahdollistettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston toimiminen myös T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvojen tyyppihyväksyntäviranomaisena. Maininta R-luokan ajoneuvosta poistettaisiin, koska 17 §:n nykyinen 3 momentti R-luokan ajoneuvosta jäisi ehdotuksen mukaan pois.

**36 §.** *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen tyyppihyväksynnässä.* Pykälän 2 momentti rajattaisiin koskemaan vain autoa ja sen perävaunua, koska muiden ajoneuvojen osalta 2 momentissa säädettävistä asioista säädettäisiin uudessa 3 momentissa.

Uudessa 3 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella säätämään muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista kansallisessa piensarjatyyppihyväksynnässä ja kansallisessa tyyppihyväksynnässä sekä siitä milloin vaatimustenmukaisuus voitaisiin osoittaa hyväksytyt asiantuntija selvityksen perustella. Vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa voisi myös muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen osalta soveltaa jatkossakin 1 momentissa tarkoitettuja osoittamistapoja. Valtioneuvoston asetuksen tasolla säädettäisiin yleisistä periaatteista, joita noudatetaan siinä, minkä tasoisia selvityksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa edellytetään.

Nykyinen 3 momentin valtuusäänös muuttuisi 4 momentiksi ja rajattaisiin 2 momentin tapaan koskemaan vain autoa ja sen perävaunua. Lisäksi kyse olisi vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista.

Uudessa 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan määräykset nastojen vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista kansallisessa tyyppihyväksynnässä. Määräyksillä korvattaisiin jatkossa osaltaan ajoneuvon renkaiden nastoista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin lisäksi antamaan tarvittaessa tarkemmat määräykset muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen kansallisessa piensarjatyypihyväksynnässä ja kansallisessa tyyppihyväksynnässä noudatettavista, vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista. Käytännössä näitä teknisiä osoittamistapoja sovellettaisiin kansallisessa piensarjatyypihyväksynnässä T- ja L-luokan ajoneuvoihin ja kansallisessa tyyppihyväksynnässä moottori-työkoneisiin ja moottorikelkkoihin. Tekniset osoittamistavat tarkentaisivat tapauskohtaisesti eri osille ja ominaisuuksille soveltuvia 3 momentissa tarkoitettuja valtioneuvoston asetuksella säädettäviä yleisluontoisia säännöksiä.

**36 a §.** *CE-merkinnän edellytykset.* Pykälä kumottaisiin, koska kansallisen säätämisen tarve on poistunut sen jälkeen kun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkina- ja valvontaa koskevista vaatimuksista ja asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta (765/2008/EY, akkreditointi- ja markkina- ja valvonta-asetus) hyväksyttiin heinäkuussa 2008 ja julkaistiin virallisessa lehdessä elokuussa 2008. Myös työ- ja elinkeinoministeriön esittelystä annettu laki tiettyjen tuotteiden varustamisesta CE-merkinnällä (1376/1994) on kumottu lailla CE-merkintäräikkomuksesta (187/2010) vastaavasta syytä. Ajoneuvolaissa säilytettäisiin kuitenkin perusvaatimus CE-merkinnän käytöstä 41 a §:ssä ja toimivaltaisen viranomaisen määrittely 34 a §:ssä. Nämä on tarve säilyttää sen tähden, että olisi selvää mitkä CE-merkittävät tuotteet kuuluvat ajoneuvolain CE-merkintää täydentävien tieliikennekäyt-

töön liittyvien muiden vaatimusten piiriin ja määritellä ne tuoteryhmät, joiden markkina- ja valvontaviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

**39 b §.** *Tyyppihyväksynnässä sovellettavat poikkeukset.* Lakiin otettaisiin perussäännös tyyppihyväksynnässä myönnettävistä poikkeuksista. Nykyisin poikkeusten myöntämisestä säädetään ajoneuvojen hyväksynnästä annetussa valtioneuvoston asetuksessa.

Ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää vähäisiä yksittäisiä poikkeuksia kansallisessa tyyppihyväksynnässä. Edellytyksenä olisi, että poikkeus ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua. Lain 40 §:n valtuussäännöksen nojalla poikkeuksen myöntämisen edellytyksistä säädettäisiin tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Ehdotetun säännöksen vuoksi poikkeusten hyväksymiskäytäntöä ei ole tarkoitus muuttaa. EY-tyypihyväksyntöjä koskevat poikkeukset perustuisivat ajoneuvojen tyyppihyväksyntöjä koskeviin direktiiveihin.

**40 §.** *Tyyppihyväksyntää koskevat tarkemmat säännökset.* Pykälän nykyinen 1 momentti olisi tarpeeton, koska kyseinen valtioneuvostolle annettu valtuus sisältyy 40 §:n nykyisen 2 ja 4 momentissa valtioneuvostolle annettuihin valtuuksiin.

Nykyisestä 2 momentista tulisi 1 momentti. Sen 3 kohdan valtuussäännöstä muutettaisiin. Kohdassa tarkoitetuista poikkeuksista on ehdotettu otettavaksi 39 b §:ään perussäännös, joten valtioneuvoston asetuksella annettaisiin jatkossa tarvittaessa vain tarkempia säännöksiä poikkeuksen myöntämisen edellytyksistä. Lisäksi 5 kohtaa muutettaisiin 14 §:n muutosta vastaavasti koskemaan myös T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoja.

Nykyinen 3 momentti olisi tarpeeton, koska tekniset vaatimukset, joita sovellettaisiin kansallisessa piensarjatyypihyväksynnässä, annettaisiin jatkossa 27 ja 27 a §:n nojalla ja vastavuoroisesta tunnustamisesta säädetään 39 a §:ssä.

Nykyisestä 4 momentista tulisi uusi 2 momentti. Siihen tehtäisiin komission nimeä koskeva muutos. Enää ei puhuttaisi Euroopan yhteisöjen komissiosta, vaan Euroopan komissiosta kuten nimitys nykyään kuuluu.

**41 a §.** *Vaatimustenmukaisuuden varmentaminen CE-merkinnällä.* Päivitetäisiin 1 momentti sekä kumottaisiin 2 momentti tarpeettomana uuden unionilainsäädännön ja vuoden 2012 alusta voimaantulleen kuluttajaturvallisuuslain (920/2011) hyväksymisen johdosta. Tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 765/2008 sovelletaan ilman erillistä täytäntöönpanoa. Pykälä on kuitenkin katsottu tarkoituksenmukaiseksi säilyttää, jotta tiedetään, mitkä yhdenmukaistetun lainsäädännön alaan kuuluvat ajoneuvot ja osat kuuluvat ajoneuvolain soveltamisalaan, ja joita Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo. CE-merkintää koskevista velvoitteista seuraa myös, että jos tuotteeseen ajoneuvolainsäädännön nojalla edellytetään muita merkintöjä, ne tulee kiinnittää tuotteeseen kyseisten säännösten mukaisesti CE-merkinnän lisäksi. Nykyiseen 3 momenttiin, josta tulisi 2 momentti, päivitetäisiin viittauksena, että seuraamuksista CE-merkinnän säännöstenvastaisesta käytöstä säädetään CE-merkintärikkomuksesta annetussa laissa, joka tuli voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2010.

**44 b §.** *Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus.* Pykälään lisättäisiin nykyisen 2 momentin tilalle uusi 2 momentti.

Uudessa 2 momentissa säädettäisiin erikseen niistä valvontatoimenpiteistä, joita sovelletaan liittyen renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1222/2009. Erillinen säännös on tarpeen, sillä renkaiden merkintöjen valvonta poikkeaa säädöspohjaltaan ajoneuvosektorin yleisestä markkinavalvonnasta, eivätkä nykyiset säännökset selkeästi kata puutteellisten tai virheellisten merkintöjen valvontaa kaikilta osin. Tehokkaan valvonnan varmistamiseksi tässä pykälässä viitattuja 42 §:n 1–2 momentin valvontakeinoja on tarpeen laajentaa sovellettavaksi myös renkaiden merkintöjen uusia vaatimuksia koskeviksi. Renkaiden merkintävelvoitteiden valvontaviranomaise-

na toimisi Liikenteen turvallisuusvirasto siten kuin 79 §:n 3 momentissa ehdotetaan.

Nykyinen 2 momentti siirtyisi johtolauseen mukaisesti sellaisenaan 3 momentiksi.

**47 §.** *Nimetty tutkimuslaitos.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin.

Nimetty tutkimuslaitos voisi jatkossa tehdä myös 50 e §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja. Yksittäishyväksyntää koskeva lisäys tehtäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ilmoittaa komissiolle myös sellaiset yksittäishyväksynnän myöntämiseen tarvittavia testejä tekevät tutkimuslaitokset, joista säädetään puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (Puitedirektiivi) liitteiden IV ja VI muuttamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 183/2011. Lisäksi momentissa puhuttaisiin Euroopan yhteisön sijasta Euroopan unionista.

**48 §.** *Hyväksytty asiantuntija.* Pykälän 3 momentti kumottaisiin tarpeettomana. Momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään 1 momentissa tarkoitettujen selvitysten käyttämisestä vaatimustenmukaisuuden osoituksena muutosta ja kytkentäkatsastuksessa. Ehdotetussa 61 a §:ssä sekä sen nojalla säädettäisiin ja määrättäisiin vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta muutoskatsastuksessa. Kytkentäkatsastusta varten asiasta ei ole tarvetta antaa tarkempia säännöksiä tai määräyksiä.

**50 a §.** *Tutkimuslaitosta koskevat tarkemmat säännökset.* Valtuussäännöstä täsmennettäisiin lisäämällä ensimmäiseen virkkeeseen hyväksytyyn asiantuntijan osuus, sillä hyväksytyyn asiantuntijaan sovelletaan varsin pitkälti samoja menettelyitä kuin mitkä koskevat nimettyä tutkimuslaitosta. Toista virkettä muutettaisiin siten, että tässä kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista olisi mahdollista säätää valtioneuvoston asetuksella myös testaustoimintaa harjoittavien tahojen toiminnan asianmukaisen suorittamisen valvontaa silmälläpitäen. Tämän pykälämuutoksen myötä on tarkoituksena säätää ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston ase-

tuksen 18 a §:ssä siten, että osana mainittujen toimijoiden valvontaa voidaan tarvittaessa edellyttää samalla pätevyysalueella toimivien nimettyjen tutkimuslaitosten ja hyväksytyjen asiantuntijoiden tekevän mittaustulosten keskinäistä vertailukelpoisuutta tukevia vertailumittauksia. Vertailumittaukset on nähty tarpeelliseksi erityisesti nastojen ja nastarenkaiden kansallisessa tyyppihyväksynnässä sovellettavissa tienkuluttavuusmittauksissa.

**60 §. Rekisteröintikatsastus.** Pykälän 2, 3, 6 ja 7 momenttia muutettaisiin.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että rekisteröintikatsastuksen voimassaolon nykyisestä kolmen kuukauden aikarajasta luovutaan, kun kyse on jo aiemmin rekisteröidystä ajoneuvosta. Voimassaolon rajaamiselle ei ole erityistä perustetta. Samalla nykyinen 3 momentti ehdotetaan korvattavaksi uudella 3 momentilla, jossa olisi täydentävä säännös 2 momentin soveltamisesta.

Rekisteröintikatsastuksen rajoitetusta voimassaoloajasta on aiheutunut käytännön ongelmia käytettyjen ajoneuvojen tiettyjen erityisryhmien rekisteröintiin ja katsastukseen, sillä nykyistä kolmen kuukauden määräaika rekisteröintikatsastuksen voimassaololle on pidetty joissakin tapauksissa liian lyhyenä. Jos suoritettua rekisteröintikatsastuksen jälkeen ajoneuvon rekisteröinti viivästyy, rekisteröintikatsastus joudutaan uusimaan yleensä ilman perusteltavissa olevaa muuta tarvetta.

Nykyinen uudistettavassa 3 momentissa täsmennettäisiin 2 momentin tarkoitusta siitä, mitkä ehdot rekisteröintikatsastuksen on täytettävä, jotta sitä pidetään soveltuvana ajoneuvon ottamiseksi uudelleen liikennekäyttöön. Tarkoituksena on muun muassa varmistaa edelleen, että ajoneuvo on esitetty rekisteröintikatsastukseen rakenteeltaan samanlaisena kuin ajoneuvo otetaan uudelleen liikennekäyttöön ja että ajoneuvon identiteetti on tarpeellisella tavalla varmistettu.

Nykyinen 3 momentti olisi tarpeeton. Rekisteröintikatsastus on nykyisin suoritettava, jotta ajoneuvon todellinen, ensirekisteröinti-päivästä poikkeava käyttöönottopäivä voidaan merkitä ajoneuvoliikennerekisteriin ja ajoneuvoa koskevalle rekisteröintitodistukselle. Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvoliikennetietojärjestelmää on kehitetty siten, että esittelyajoneuvon käyttöönottopäivä saa-

daan suoraan tietojärjestelmään talletetun siirtoluvan tiedoista. Tämän vuoksi esittelyajoneuvojen rekisteröintikatsastusvelvollisuus poistettaisiin tarpeettomana.

Pykälän 6 momentin 3 kohdan c alakohdassa puhuttaisiin Euroopan unionista Euroopan yhteisön sijaan.

Pykälän 7 momentin johdantokappaleeseen tehtäisiin säädöstekninen muutos, koska 3 momentissa sisältöä on ehdotettu muutettavaksi.

**60 a §. Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa.** Pykälän 1 momentin sisältö säilyisi nyky muodossa, mutta momentin loppuosaan sisältyvät valtuudet jaettaisiin ja siirrettäisiin uudeksi 4 momentin valtuussäännöksiksi.

Nykyiset 2 ja 3 momentti säilyisivät ennallaan.

Valtuussäännökset koottaisiin pykälän loppuun uudeksi 4–6 momentiksi. Osoittamistapoja koskevat perussäännökset siitä, milloin muihin ajoneuvoihin kuin autoihin ja niiden perävaunuihin voitaisiin rekisteröintikatsastuksessa soveltaa 50 e §:n 2 momentin 1–4 kohdassa tarkoitettuja osoittamistapoja nostettaisiin 4 momentin nojalla säädettäväksi valtioneuvoston tasolla. Näihin ajoneuvoihin kuuluisi EY-tyyppihyväksyttäviä ajoneuvoja, kuten L- ja T-luokan ajoneuvot, sekä muita ajoneuvoja, kuten liikennetraktori, moottorityökone ja moottorikelkka. Autojen ja perävaunujen osalta näistä säädettäisiin nykyiseen tapaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi 5 momentin nojalla tarvittaessa valtioneuvoston asetuksessa säädettyä tarkempia määräyksiä muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisen teknisestä toteuttamisesta. Lähtökohtaisesti vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen sovellettaisiin niitä osoittamistapoja, joista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen turvallisuusvirastolle annettu määräysvaltuutus on tarkoitettu käytettäväksi esimerkiksi sellaisissa rajatapauksissa, joissa valtioneuvoston asetuksen säännökset ovat liian yleisluontoiset. Tyyppihyväksymättömien ajoneuvojen osalta valtuus kattaisi myös määräysten antaminen niistä

vaatimuksista, joihin 4 momentin nojalla annettuja säädöksiä ei suoraan voi soveltaa.

Uutena säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle 6 momentissa valtuus määrätä rekisteröintikatsastuksessa vaatimustenmukaisuuden osoittamisen teknisistä osoittamistavoista muutettujen ajoneuvojen, myös autojen ja niiden perävaunujen muutosten, osalta. Tämä valtuus olisi kuitenkin rajattu vain sellaisiin muutettuun ajoneuvoon sovellettavista vaatimuksista, joista ei ole olemassa EU-säännöksiä osana uuden ajoneuvon hyväksyntää. Niiden vaatimusten osalta, joihin EU-säännöksiä ei ole sovellettavissa, valtuus kattaisi käytännössä kaikki muutokset.

**61 a §.** *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutokatsastuksessa.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä, jolla täsmennettäisiin vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja muutokatsastuksessa. Nykyisin osoittamistavoista säädetään yhdessä teknisten vaatimusten kanssa ministeriön asetuksilla. Kun määräystenantovaltuuksia nyt annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle, on tarpeellista täsmentää osoittamistapoja koskevia perussäännöksiä.

Uudessa 1 momentissa laajennettaisiin yleiset rekisteröintikatsastuksen osoittamistavat koskemaan myös muutokatsastusta. Tämä vastaisi nykyistä käytäntöä.

Pykälän 2 momentissa valtuudet vaatimustenmukaisuuden osoittamista koskevien säännösten antamiseen muutokatsastuksen osalta noudattaisivat samoja periaatteita kuin rekisteröintikatsastuksen osalta. Valtuudet annettaisiin muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen osalta valtioneuvostolle. Autojen ja perävaunujen osalta valtuudet säilytettäisiin liikenne- ja viestintäministeriöllä.

Liikenteen turvallisuusvirastolle jäisi sen lisäksi 3 momentissa valtuus antaa muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen osalta tarvittaessa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamisen teknisestä toteuttamisesta. Valtuus kattaisi myös määräysten antamisen niistä vaatimuksista, joihin 2 momentin nojalla annetut säännökset ovat liian yleisluotoiset suoraan sovellettaviksi.

Vastaavasti kuin rekisteröintikatsastuksessa Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin

4 momentissa valtuus määrätä tarvittaessa vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista muutokatsastuksessa osittain myös niiden ajoneuvojen osalta, joihin sovelletaan 30 §:n 1 momentissa säädettyjä EU-vaatimuksia. Tämä valtuus olisi kuitenkin rajattu vain sellaisiin muutettuun ajoneuvoon sovellettaviin vaatimuksiin, joista ei ole olemassa EU-säännöksiä osana uuden ajoneuvon hyväksyntää. Liikenteen turvallisuusviraston määräykset osoittamisesta muiden kuin EU-säänneltyjen osien ja ominaisuuksien osalta korvaisivat auton rakenteen muuttamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen ja L-luokan ajoneuvon korjaamisesta sekä rakenteen muuttamisesta annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen, jotka kumottaisiin erikseen tarpeettomina, kun Liikenteen turvallisuusvirasto saa omat määräyksensä annettua.

**62 §.** *Kytkenäkatsastus.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin. Kytkenäkatsastuksesta annettuja säännöksiä muutettaisiin poistamalla vapautus kytkenäkatsastuksesta autoon kytkettäviltä hinattavilta laitteilta. Liikenneturvallisuuden kannalta hinattavien laitteiden kytkennän tarkastaminen on yhtä perusteltua kuin muidenkin O-luokan ajoneuvojen. Kaikki hinattavat laitteet käyttöönottoajankohdasta riippumatta tulee rekisteröidä 1 päivään tammikuuta 2015 mennessä. Kytkenäkatsastusvelvollisuus koskee ajoneuvoyhdistelmää ennen sen käyttöönottoa, joten vaatimuksen voimaantulo ei toisi jo käytössä oleville ajoneuvoyhdistelmille uutta kytkenäkatsastusvelvollisuutta. Muut vähäiset selvennykset sanamuotoihin eivät muuttaisi pykälän sisältöä.

**69 §.** *Sarjan viimeiset ajoneuvot.* Muutettaisiin 1 momentin johdantokappaletta, momentin 5 ja 6 kohtaa sekä 3 ja 5 momenttia. Nykyinen viittaus Euroopan yhteisöön 1 momentissa korvattaisiin viittauksella Euroopan unioniin. Lisäksi soveltamisalan muutoksista johtuen 5 ja 6 kohtaa täydennettäisiin maininnalla niiden soveltamisesta myös T<sub>4</sub>-luokan traktoriin. Vastaava muutos tehtäisiin 3 momenttiin. Sarjan viimeisille ajoneuvoille eli uusien vaatimusten voimaantullessa vanhentuneilla hyväksynnöillä rekisteröitäville ajoneuvoille sallituista poikkeuksista säädettäisiin 5 momentin mukaan jat-



kossa valtioneuvoston tasolla, kuten muistakin yksittäisille ajoneuvoille myönnettävistä poikkeuksista. Menettelyä koskevassa valtuudessa olisi kyse teknisestä menettelystä.

**79 §.** *Ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön markkinavalvonta.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin ja pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti.

Tullin hallinnosta annetun lain (960/2012) mukaisesti *1 momentissa* puhuttaisiin Tullilaitoksen sijasta Tullista.

Ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto olisi *3 momentin* mukaan renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1222/2009 tarkoitettuna valvovana viranomaisena. Valvontatehtävä on käynnistynyt vuoden 2012 aikana. Valvontaa on tehtävä sen varmistamiseksi, että renkaiden polttoainetaloudellisuudesta ja muista keskeisistä ominaisuuksista kuluttajan ostovalinnan tueksi määrätyt merkinnät perustuvat asianmukaisiin testatuloksiin. Uuden markkinavalvontatehtävän edellyttämä resurssitarve voidaan kattaa viraston vastuulla olevan muun valvonnan nykyisiä henkilöresursseja uudelleen kohdentamalla. Rengasmerkintöihin liittyvä markkinavalvonta tehdään muun markkinavalvonnan yhteydessä. Rengasmerkintöjen markkinavalvontaan kuuluvista renkaiden testauksista arvioidaan aiheutuvan virastolle vuosittain suuruusluokaltaan 20 000 euron kustannukset. Rengasmerkintävelvoitteeseen liittyvän kuluttajaohjeistuksen ja -neuvonnan osalta on arvioitu, että siitä aiheutuu Liikenteen turvallisuusvirastolle vain vähäisiä kustannuksia.

**80 §.** *Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö.* Muutettaisiin pykälän 1 ja 4 momenttia.

Pykälän *1 momenttiin* tehtäisiin Euroopan unionin nimeä koskeva muutos.

Koska kulutustavaroiden ja kuluttajapalvelusten turvallisuudesta annettu laki (75/2004) on kumottu kuluttajaturvallisuuslailla, päivitetäisiin *4 momentissa* oleva lakiviittaus tähän vuoden 2012 alusta alkaen sovellettuun lakiin. Koska polkupyörälle on asetettu myös Euroopan unionin yhdenmetyt vaatimuksia, markkinavalvonnassa tulee sovellettavaksi myös tuotteiden kaupan pitämiseen liittyviä

akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) 339/93 kumoamisesta annettu asetus (EY) N:o 765/2008. Asetusta sovelletaan ilman erillistä täytäntöönpanoa ja sen kanssa mahdollisesti päällekkäiset vaatimukset laista on katsottu tarkoituksenmukaiseksi poistaa 4 momentista tarpeettomina.

**96 §.** *Ajoneuvorikkomus.* Pykälän 1 momentin 5 ja 23 kohtaa muutettaisiin ja 16 kohta kumottaisiin. Muutokset johtuvat lakiin ehdotetuista muista muutoksista.

Rikoslain 23 luvun 1 §:ssä säädetään liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikko ajoneuvolakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen. Tässä muutettavaksi ehdotetussa ajoneuvolain 96 §:n 1 momentissa säädetään ajoneuvorikkomuksesta, josta rangaistuksena on sakkorangaistus. Teko edellyttää tahallisuutta tai huolimattomuutta.

Momentin *5 kohtaa* muutettaisiin siten, että säännöksessä otettaisiin huomioon 7 §:ään ehdotetut muutokset. Mainittua 7 §:ää on ehdotettu muuttavaksi siten, että ajoneuvoa ei muuttamisen lisäksi saisi myöskään korjata eikä antaa muuttua tai varustaa lisälaitteilla siten, että ajoneuvo ei enää täytä sitä koskevia vaatimuksia. Ajoneuvoa koskevasta vastuusta säädetään 9 §:ssä. Asiaan liittyviä säännöksiä voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella sekä määräyksiä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

Momentin *16 kohta* kumottaisiin tarpeettomana. Momentin 1 kohdassa säädetään jo ajoneuvon turvallisuutta, vaatimustenmukaisuutta ja hallittavuutta koskevien säännösten rikkomisesta ja 5 kohdassa esimerkiksi ajoneuvon muuttamiskiellon rikkomisesta. Kuljetuksen suorittamista koskevat säännökset olisivat jatkossa tieliikennelaisissa tai annettaisiin sen nojalla ja tulisivat jatkossa tieliikennelain nojalla rangaistaviksi. Eräiltä osin myös rikoslaki voisi tulla sovellettavaksi. Tieliikennelain 8 luvussa on viittaussäännöksiä rikoslakiin.

Momentin 23 kohtaan tehtäisiin 20 §:ään ehdotetusta muutoksesta johtuva momenttia koskeva tekninen muutos.

**99 §. Tarkemmat säännökset.** Pykälän 2 momentti kumottaisiin. Muutos on säädöstekninen, sillä vastaavista asioista ehdotetaan säänneltäväksi Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Erikoiskuljetusajoneuvoja ja erikoiskuljetusten suorittamista koskeville määräyksille ehdotetaan annettavaksi valtuudet 29 b §:ssä ja tieliikennelain 87 b §:n 4 momentissa sekä nastarenkaita koskevalle määräykselle ajoneuvolain 27 a §:n 1 momentin 2 kohdassa.

## 1.2 Tieliikennelaki

**2 §. Määritelmiä.** Pykälän 14 ja 15 kohtaan tehtäisiin vähäiset säädöstekniset muutokset.

Pykälän 16 kohtaan lisättäisiin määritelmä erikoiskuljetuksesta. Termiä käytetään jo nyt tieliikenne-laissa.

Tiellä yleisesti ajoneuvoille ja ajoneuvoyhdistelmille sallituista mitoista ja massoista säädetään 87 §:n valtuuden nojalla käyttöasetuksessa. Mittoihin kuuluvat muun muassa ajoneuvojen ja yhdistelmien sallitut enimmäispituus, -korkeus ja -leveys. Mittoihin kuuluu myös ajoneuvojen ja yhdistelmien kääntyvyysvaatimukset. Vastaavasti massoista säädetään ajoneuvojen ja yhdistelmien kokonaismassojen lisäksi muun muassa sallituista akseli- ja telimassoista sekä perävaunun massan suhteesta vetoauton massaan. Tiellä yleisesti sallituilla mitoilla ja massoilla tarkoitetaan niitä mittoja ja massoja, jotka on sallittu, jollei esimerkiksi liikennemerkillä ole paikallisesti muuta osoitettua.

Tiellä yleisesti sallittujen mittojen ja massojen ylittäminen on mahdollista tietyin edellytyksin silloin, kun kuljetettava kuorma on sellainen, että sitä ei ole mahdollista kuljettaa sallittuja massoja tai mittoja ylittämättä. Silloin kyseessä on niin sanottu jakamattoman kuorman tai jakamattoman esineen kuljettaminen. Jakamattoman kuorman kuljettaminen tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat ylittävänä on mahdollistettu poikkeuksena myös tavaraliikenteen mittoja ja massoja sääntelevässä direktiivissä (neuvoston direktiivi 96/53/EY tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kan-

sallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista).

Mittoja ja massoja sääntelevässä direktiivissä jakamaton kuorma määritellään tarkoitamaan kuormaa ”jonka jakaminen kahteen tai useampaan kuormaan maantiekuljetusta varten aiheuttaisi kustannuksia tai huomattavan vahinkovaaran ja jota ei sen mittojen tai painojen vuoksi voida kuljettaa moottoriajoneuvolla, perävaunulla, perävaunuyhdistelmällä tai puoliperävaunuyhdistelmällä, joka kaikissa suhteissa vastaa tämän direktiivin säännöksiä”. Jakamattoman kuorman vastaava määritelmä on käyttöasetuksen 2 §:n 4 momentissa. Suomessa tällaisen mitoiltaan tai massoiltaan tiellä yleisesti sallitut arvot ylittävän jakamattoman kuorman kuljetuskelle on vakiintunut termi ”erikoiskuljetus”.

Jakamattomaksi esineeksi voidaan katsoa myös pelkkä ajoneuvo, jos se rakenteellisesti ylittää tielle sallitut massat tai mitat. Tällainen ajoneuvo voi olla erikoiskuljetuksien suorittamiseen tarkoitettu ajoneuvo kuten esimerkiksi leveä perävaunu. Se voi olla myös johonkin erityiseen tarkoitukseen rakennettu työkone. Sellainen ei voi kuitenkaan olla tarkoitettu tiellä yleisesti tavaroiden tai henkilöiden kuljettamiseen ajoneuvo. Esimerkiksi tiellä sallitun leveyden ylittävä kauhakuormaaja voidaan katsoa tyhjänä tiellä kulkiessa erikoiskuljetukseksi.

Erikoiskuljetuksena suoritettavaksi jakamattomaksi kuormaksi katsotaan myös kuorma, jota sen erityisestä laadusta johtuen ei voida tiekuljetuksessa kohtuullisin kustannuksin tai vahingonvaaraa aiheuttamatta jakaa kahteen tai useampaan kuormaan eikä sen kuljetusta kohtuullisesti suorittaa ylittämättä tiellä yleisesti sallittua mittaa tai massaa. Tällaisia kuormia ovat muun muassa kuormat, joita rakenteensa vuoksi on tarpeen kuljettaa useamman esineen kokonaisuutena sekä kone- tai laitekokonaisuudesta muodostuvat kuormat, jotka yhdistettyä kuljetusta varten on pakattu erilliselle kuljetusalustalle.

Selvyyden vuoksi 16 kohdassa todettaisiin, että 87 §:n 4 ja 5 momentissa tarkoitettujen poikkeusten nojalla suoritettavat kuljetukset eivät olisi erikoiskuljetuksia.

**25 §. Nopeusrajoitukset.** Pykälän 2 momenttia muutettaisiin täsmentämällä, että

ajoneuvokohtaisista nopeusrajoituksista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Lisäksi todettaisiin, että nopeusrajoitusten lisäksi valtuus koskee myös ehtoja, joita ajoneuvolle erityisillä nopeuksilla ajettaessa asetetaan. Valtuutta on käytetty edellyttämään hitaan ajoneuvon kilven ja erityisen nopeuskilven edellyttämistä tietyissä nopeuksissa. Hitaan ajoneuvon kilven tyyppihyväksynnästä säädetään ajoneuvolain nojalla.

**48 a §.** *Poikkeussäännökset erikoiskuljetuksessa.* Lain 48 §:ssä ovat poikkeukset, joita sallitaan liikennesääntöjen noudattamisesta muun muassa hälytys- ja poliisiajoneuvoille hälytystehtävissä taikka tienpidossa tai vastaavassa tiellä tehtävässä työssä käytettäville ajoneuvoille. Vastaavasti erikoiskuljetuksissa voidaan joutua poikkeamaan liikennesäännöistä esimerkiksi ryhmittymis- ja kääntymissääntöjen vuoksi. Tämän vuoksi ehdotetaan otettavaksi uusi pykälä, jossa huomioidaan erikoiskuljetukset. Erikoiskuljetuksissa voisi, jos kuljetus sitä erityisesti edellyttää, poiketa 8, 9, 11 ja 12 §:n säännöksistä. Nämä pykälät koskevat tien osien käyttöä, ajoneuvon paikkaa ajoradalla, ryhmittymistä ja kääntymistä.

Liikenteestä moottori- ja moottoriliikenteellä säädetään tieliikenneasetuksen (182/1982) 4–8 §:ssä. Suomessa maantieverkko on suunniteltu ja rakennettu pääasiassa mitoiltaan ja massoiltaan tavanomaisille kuljetuksille. Tieverkolla on erikoiskuljetuksia kantavuudeltaan rajoittavia siltoja, mitoiltaan rajoittavia alikulkuja, kiertoliittymiä, valaisinpylväitä sekä muita liikenteenohjauslaitteita. Rajoitteiden kiertäminen on usein mahdollista vain moottori- tai moottoriliikennetietä käyttäen. Moottoritien käyttäminen erikoiskuljetuksessa olisi tarpeen muun muassa moottoritien alittavaa matalaa siltaa kierrettäessä moottoritien ramppien ja huoltoliittymän kautta. Pykälään ehdotetun säännöksen mukaan erikoiskuljetusluvan nojalla suoritettava erikoiskuljetus voisi poiketa myös erityisesti vain moottori- tai moottoriliikennetiellä liikennöintiä koskevista säännöksistä edellyttäen, että erikoiskuljetukselle on myönnetty erikoiskuljetuslupa. Tarkoituksena on, että tuolloin käytettäisiin 49 §:n 3 momentin 4 kohdassa tarkoitettua liiken-

teenohjaajaa tai poliisia turvaamaan liikennettä.

**87 §.** *Ajoneuvon mitat, massat ja kuormaaminen.* Pykälän 1 momentti säilyisi entisellään. Nykyisin 2 momentissa olevat, sallittua enimmäiskuormaa koskevat perussäännökset ehdotetaan jaettavaksi kahdeksi momentiksi koskemaan erikseen henkilökuljetusta ja erikseen tavarakuljetusta. Pykälän 2 momenttiin jäisi henkilökuljetuksia koskeva säännös asiallisesti muuttamattomana.

Tavarankuljetuksia koskevassa uudessa 3 momentissa ehdotetaan enimmäiskuormaa koskeva ilmaisu yksinkertaistettavaksi siten, että voimassa olevan melko yksityiskohtaisen mittoja, akseli-, kokonais- ja kytkentämassoja koskevan luettelon sijasta viitattaisiin tieliikenteessä yleisesti sallittuihin mittoihin ja massoihin.

Ehdotuksessa huomioitaisiin, että myös kuormaamattoman ajoneuvon tai yhdistelmän tulee täyttää mitta- ja massavaatimukset. Erityisesti tämä koskee moottorityökoneita ja hinattavia laitteita, joiden käyttö tieliikenteessä on tilapäistä.

Pykälän 4 momentissa olisivat valtuussäännökset valtioneuvoston asetuksen antamiseen mitoista ja massoista, kuormaamisesta, kuorman varmistamisesta, ja hinaamiseen liittyvistä asioista sekä näistä myönnettävistä poikkeuksista. Säännöstä täsmennettäisiin. Muiden poikkeuslupien myöntämiseen on edelleen nähty tarvetta, joskin lukumääräisesti ne ovat harvinaisia. Yleensä kyse on hyvin rajoitetusta käyttötarkoituksesta kuten esimerkiksi kirjastoautoista taikka uuden tekniikan tai kuljetusjärjestelmän kokeilusta. Poikkeuslupien myöntämisen ehtona on, että liikenneturvallisuus ei saa vaarantua eikä kilpailu vääristyä.

Nykyisessä säännöksessä on mainittu erikseen ”moottorikäyttöisen ja hinattavan ajoneuvon kytkentämitoista ja muista kytkenän ehdoista”. Käytännössä tämä vastaa käyttöasetuksen 5 luvun otsikkoa. Tätä ehdotetaan yksinkertaistettavaksi muotoon ”hinattavan ajoneuvon kytkenän ehdoista”. Ensinnäkin kyse on pääosin ”tiellä yleisesti sallittuihin mittoihin ja massoihin” luettavista vaatimuksista. Vaatimusten rajaaminen käyttöasetuksen otsikosta huolimatta on turhaa, koska käyttöasetuksessa on nykyisinkin huomioitu

perävaunun kytkeminen polkupyörään. Uutena mainittavana asiana ehdotetaan valtuudessa huomioitavaksi hinaaminen, joka asiallisesti on lähellä mittoja, massoja ja perävaunun kytkentää koskevia vaatimuksia. Hinaamisesta säädetään käyttöasetuksen 14 §:ssä.

Tieliikenteessä sallituista mitoista ja massoista säädetään käyttöasetuksessa. Tähän ei esitetä muutosta, mutta valtuussäännöksessä esitetään toistettavaksi käsite ”tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat”, millä korostetaan sitä, että kyseessä on ajoneuvon käytöstä ja kuormaamisesta johtuva säännös. Ajoneuvoissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä voi olla lisäksi muita mittoja ja massoja koskevia rajoituksia.

Käyttöasetuksen 4 luvussa säädetään erikseen tiellä yleisesti sallituista mitoista ja massoista, jotka koskevat Suomessa ja muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröityä tai käyttöönotettua ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää sekä asetuksen 4 a luvussa Euroopan talousalueen ulkopuolisessa valtiossa rekisteröityä tai käyttöönotettua ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Lisäksi kyseisessä asetuksessa säädetään valtuudet myöntää tietyissä tapauksissa poikkeuksia tiellä yleisesti sallituista mitoista ja massoista.

Liikenteen turvallisuusviraston valtuudet myöntää poikkeuslupia mittoja ja massoja koskevista säännöksistä ETA:n ulkopuolella rekisteröidyille tai käyttöönotetuille ajoneuvoille tai yhdistelmille ovat nykyisin 4 momentissa. Momenttiin ei esitetä muutosta, mutta säännös siirrettäisiin 5 momenttiin. Samaan 5 momenttiin lisättäisiin jo nykyisessä 5 momentissa oleva liikenne- ja viestintäministeriön säännösten antamista koskeva valtuus sellaisenaan. Nykyisissä 4 ja 5 momentissa on kyse samoista poikkeusluvista.

Nykyinen 6 momentti säilyisi vähän muutettuna 6 momenttina. Säännösten rinnalla momentissa mainittaisiin myös määräykset.

Uuteen 7 momenttiin otettaisiin sellaisenaan nykyisin 7 momentissa oleva viittaus eläinten kuljettamisesta. Eläinten kuljettamisesta säädetään eläinten kuljetuksesta annetussa laissa (1429/2006) ja eläinsuojelulaissa (247/1996).

**87 b §.** *Erikoiskuljetusten suorittamisen.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä erikoiskuljetus-

ten suorittamisesta. Erikoiskuljetuksista säädetään nykyisin erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Erikoiskuljetuksia koskevat haasteet ovat laajat ja edellyttävät hyvin yksityiskohtaista ja erityiskysymyksiä kattavaa sääntelyä. Muun muassa tämän vuoksi tarkempien määräysten antaminen ehdotetaan siirrettäväksi Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Tavarankuljetuksissa kohdataan usein tilanne, että kuljetettava esine on mitoiltaan tai massaltaan niin suuri, että sitä ei ole mahdollista kuljettaa tieliikenteessä millään ajoneuvolla tai yhdistelmällä ylittämättä tiellä sallittuja mittoja tai massoja. Kun tiellä kuljetetaan mitoiltaan tai massoiltaan suurempia kuormia kuin tiellä on yleisesti sallittu, riskinä on aina liikenneturvallisuuden vaarantuminen ja liikenneympäristölle koitua haitta. Toisaalta mahdollisuus kuljettaa erikoiskuljetuksia on elinkeinoelämälle lähes välttämätöntä. Monessa tapauksessa vaihtoehtoinen ratkaisu on taloudellisesti mahdoton.

Koska erikoiskuljetus on 2 §:ssä ehdotettu määriteltäväksi pääosin jakamattoman kuorman kuljettamiseksi, säännöstä kuorman jakamattomuudesta ei tarvitsisi enää tässä pykälässä toistaa. Kuorman ei kuitenkaan tarvitse sisältää yksinomaan jakamattomia esineitä, vaan kuljetustaloudellisuuden vuoksi tulisi olla mahdollista kuljettaa samassa kuormassa muutakin tavaraa edellyttäen, että muu tavara ei mitenkään lisää sallittujen mittojen tai massojen ylittymistä. Ylitettäessä kuljetuksessa sallittuja mittoja ja massoja on aina huolehdittava siitä, että ylittämistä ei käytetä tasapuolista kilpailua vääristävänä keinona.

Erikoiskuljetuksia koskeva perussäännös otettaisiin 1 momenttiin, jonka mukaan erikoiskuljetus on sallittua. Edellytyksenä olisi, että erityisin varotoimenpitein estetään kuljetuksen ylittävyydestä tai ylipainosta johtuva liikenneturvallisuuden vaarantuminen ja liikenneympäristölle koitua haitta. Varotoimenpiteiden määrä ja laajuus riippuu siitä, kuinka suurta sallittujen arvojen ylittäminen on. Kuljetuksen koon kasvaessa erikoiskuljetuksen tilan tarve poikkeaa siinä määrin muusta liikenteestä, että turvallinen kuljettaminen edellyttää lisäksi liikenteenohjaajia

varoittamaan ja ohjaamaan muuta liikennettä. Liikenteen ohjaajat ja varoitusajoneuvojen käyttö mainittaisiin momentissa. Pykälän 3 momenttiin ehdotetun valtuuden nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkempia määräyksiä varoitusajoneuvojen ja liikenteen ohjaajien käytöstä.

Osa erikoiskuljetuksilta edellytettävistä varoitusajoneuvoista on ajoneuvoteknisiä, kuten ajoneuvojen merkintöjä, valaisimia tai muita teknisiä edellytyksiä koskevat vaatimukset.

Tieliikenteessä sallittujen mittojen ja massojen ylittäminen voidaan usein välttää valitsemalla kuljetukselle sopiva ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä. Joissakin tapauksissa kuitenkin ajoneuvon käyttötarkoitus tai muut ominaisuudet edellyttävät juuri tietyn tyyppisen ajoneuvon käyttöä. Pääsääntö erikoiskuljetuksissa tulee kuitenkin olla, että kuljetusväline valitaan siten, että kuljetuksessa ei tarpeettomasti ylitetä mittoja ja massoja. Tämän vuoksi 2 momenttiin ehdotetaan nostettavaksi nykyinen erikoiskuljetuksia koskevassa asetuksessa esitetty peruseriaate mittojen ja massojen tarpeettoman ylittämisen välttämiseksi. Ehdotuksen mukaan ensisijaisesti olisi vältettävä leveyden ylittäminen ja toissijaisesti korkeuden ylittäminen. Myös tämä säännös vastaa asetuksessa nykyisin olevaa säännöstä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan tarkemmat määräykset, jotka jatkossa osaltaan korvaisivat nykyisen erikoiskuljetuksia koskevan asetuksen, antaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Se vastaisi jatkossa myös määräysten kehittämisestä ja uudistamisesta. EU:ssa ei ole erikoiskuljetuksia koskevaa asetusta tai direktiiviä. Komissio on kuitenkin julkaissut jäsenmaiden parhaita käytäntöjä kuvaavan ”European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports” ohjeen, jota voi pitää kansallisten määräysten perustana.

Ehdotetuissa valtuussäännöksissä luettelaisiin kattavasti kaikki ne erikoiskuljetusten suorittamisesta liikenneturvallisuudelle ja liikennenympäristölle koituvan vaaran ja haitan ehkäisemiseksi tarvittavat osatekijät, joista Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa tarkempia määräyksiä. Tämän lisäksi ajoneuvolaissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan määräyksiä erikoiskuljetuksiin käytettävien ajoneuvojen ja

ajoneuvoyhdistelmien teknisistä ominaisuuksista ja tarvittavista lisävarusteista.

Ajoneuvojen tekniset vaatimukset perustuvat ajoneuvolakiin sekä sen nojalla annettuihin säännöksiin ja määräyksiin. Tieliikenteen laissa tulisi olla viittaus, että myös erikoiskuljetusten ajoneuvotekniset vaatimukset säädettäisiin ajoneuvolaissa ja annettaisiin sen nojalla. Viittaus otettaisiin 4 momenttiin.

**87 c §. Erikoiskuljetuslupa.** Lakiin otettaisiin uusi pykälä erikoiskuljetusluvasta ja siihen liittyvistä asioista. Nykyisin erikoiskuljetusluvasta säädetään erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Asetus on annettu ajoneuvolain nojalla.

Ehdotetun 1 momentin mukaan erikoiskuljetukselta edellytetään erikoiskuljetuslupaa, jos kuljetuksessa tiellä yleisesti sallittu massa ylitetään. Erikoiskuljetukselta edellytettäisiin erikoiskuljetuslupaa myös, jos kuljetuksen mahdollistavan reitin määrittely tai liikenneturvallisuuden erityinen varmistaminen sitä edellyttää. Pykälän 5 momenttiin ehdotetun valtuuden nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkempia määräyksiä siitä, milloin erikoiskuljetukselta edellytetään erikoiskuljetuslupaa.

Tiellä yleisesti sallitun massan ylittämisen aiheuttama tierasitus voi olla tavanomaista liikennettä vähäisempää kuljettaessa uuteen tekniikkaan perustuvalla erikoiskuljetusajoneuvoyhdistelmällä, jossa tien geometrian muotojen mukaisesti akselilta tiehen kohdistuva massa jakautuu. Tavanomaisessa liikenteessä ylikuormilla kuljettaminen voi aiheuttaa sekä tierakenteeseen että siltoihin ennenaikaista kulumista tai vaurioita. Erikoiskuljetusluvalla kuljetukselle on jo nykyisin lupaa myönnettäessä selvitetty sellainen reitti, jossa tietä ei kohtuuttomasti rasiteta. Painorajoituksilla on rajoitettu raskaiden kuljetusten liikkumista tiellä. Näitä rajoituksia on maanteillä yli viidelläsadalla sillalla.

Erikoiskuljetus voi mitoiltaan edellyttää liikenneturvallisuuden erityistä varmistamista, joka kuljetuksen mahdollistavassa kuljetusluvassa otettaisiin jatkossakin huomioon kuljetusreitissä tarvittaessa liikennesäännöistä poikkeamalla. Yksilöllisen reitin sijaan erikoiskuljetuslupa voisi olla alueellinen.

Ehdotettuun 2 momenttiin otettaisiin erikoiskuljetuslupan myöntämisen edellytykset. Erikoiskuljetuslupa voitaisiin myöntää, jos kuljetusta ei voitaisi millään ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä kohtuullisesti kuljettaa ylittämättä tielle yleisesti sallittua massa tai mittaa. Erikoiskuljetuslupaa ei saisi myöntää suuremmalle massalle kuin ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle liikenteessä käytettäväksi hyväksytty tai valmistaja sallii. Samoin erikoiskuljetuslupaa ei saisi myöntää, jos tielle tai tielaitteille sallittu kantavuus ylittyisi. Kuljettaminen tulisi tielaitteiden estämättä olla mahdollista tai ne tulisi voida tarvittaessa kuljetusta varten tilapäisesti purkaa tai poistaa.

Liikennevirastolla on siltojen, tien ja tielaitteiden kantavuudesta ja mitoista tietoja rekistereissä. Tarvittaessa Liikennevirasto voi laskennallisin menetelmin tuottaa yksittäisen sillan osalta erikoiskuljetusajoneuvoyhdistelmän rakenne huomioon ottaen erikoiskuljetuslupan myöntämisessä tarvittavaa kantavuustietoa. Siltarekisterissä on kantavuustietoa ja mittoja silloista ja tierekisterissä kantavuustietoa tiestä sekä siltojen, tunneleiden, portaalien ja muiden tielaitteiden kuljetusta rajoittavista mitoista.

Ehdotettuun 3 momenttiin otettaisiin valtuus erikoiskuljetuslupan myöntäjästä ja lupaehtoja. Luvan myöntäjänä olisi nykyiseen tapaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, josta säädetään elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetussa laissa (897/2009). Valtioneuvoston asetuksella (906/2012) erikoiskuljetuslupien myöntäminen on keskitetty Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle.

Erikoiskuljetuslupaan tarvittaessa asetettaisiin ehtoja kuljetuksen ajankohdasta, sillan ylittämistä valvotusti, kuljetuksen etenemisestä tiedottamisesta, poliisin virkatyönä hoitamasta liikenteenohjauksesta tai muusta erikoisehdosta. Erikoiskuljetuksen liikkumista rajoitettaisiin ruuhka-aikana ja juhlapyhien meno- ja paluuliikenteen sujumisen varmistamiseksi. Valvotusti sillan ylittämällä estettäisiin liiallinen kuormittuminen sillan ohutrakenteisissa reunaosissa. Mittavissa erikoiskuljetuksissa kuljetuksen etenemisestä tiedotettaisiin liikennetiedotteilla. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien lisäksi poliisi

harkinnan mukaan auttaisi liikenteen ohjauksessa. Moottoriteillä poliisi olisi erityisesti ohjaamassa liikennettä sekä turvaamassa ja varmistamassa liikenteen sujumista. Muita erikoisehtoja olisi tierakenteen vahvistaminen tai sillan alapuolinen tukeminen kuljetuksen aikana esimerkiksi suurissa satojen tonniin painoisia muuntajia kuljetettaessa.

Ehdotettuun 4 momenttiin otettaisiin mahdollisuus peruuttaa määräajaksi tai kokonaan erikoiskuljetuslupa, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta, tällöin voitaisiin antaa huomautus tai kirjallinen varoitus. Luvan peruuttaminen voisi tulla kysymykseen, kun luvan myöntämisen jälkeen kuljetusreitille tulee sillan kantavuuteen oleellisesti vaikuttava siltavaurio, jolloin kuljettaminen aiheuttaisi lisävaurioita lisäten sillan korjauskustannuksia tai ääritapauksessa aiheuttaisi erikoiskuljetukselle vahinkoa. Erikoiskuljetuslupa voitaisiin peruuttaa toistuvasta piittaamattomuudesta erikoiskuljetuslupan ehdon noudattamatta jättämisestä.

Ehdotetussa 5 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetuslupan myöntämisen edellytyksistä sekä siitä milloin erikoiskuljetukselta edellytetään erikoiskuljetuslupaa. Erikoiskuljetuksissa kuorman kuljettamiseen käytetään pääasiassa kuorma-autosta ja puoliperävaunusta tai varsinaisesta perävaunusta muodostettuja ajoneuvoyhdistelmiä sekä työkoneen kuljettamiseen kuorma-autoa. Näiden lisäksi kuljettamiseen käytetään traktorin ja traktoriperävaunun yhdistelmää esimerkiksi veneiden kuljettamiseen vesistön rantaan tai henkilöauton perävaunussa kilpasoutuvenettä. Erikoiskuljetuksena kuljetetaan kuormaamattomia ajoneuvoja tai yhdistelmiä, kuten ajoneuvonostureita, nostokoriautoja, erikoiskäyttöön rakennettuja ajoneuvoja tai hinattavia laitteita. Erikoiskuljetuslupan myöntämisen edellytykset erilaisen ajoneuvojen käyttämiseen ja niiden kuormaaminen perustuu tarkoituksenmukaisuuteen, jossa vältetään kuljetuskustannusten kasvaminen kohtuuttomaksi. Erikoiskuljetuksille sallittaisiin niin sanotut vapaat mitat, joiden ylittyessä kuljettaminen olisi mahdollista vain erikoiskuljetusluvalla. Nykyiseen

erikoiskuljetuslupamenettelyyn esitys ei aiheuttaisi muutoksia.

**88 §. Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus.** Pykälän 3 momenttia muutettaisiin sen johdosta, että jatkossa turvalaitteiden hyväksyntää koskevista vaatimuksista on tarkoitus säätää ajoneuvolain nojalla valtioneuvoston asetuksella. Tarkemmat vaatimukset tulisivat jatkossa ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia sääntelevän ajoneuvolain nojalla annettaviksi Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

**88 e §. Linja-auton sammutin ja ensiaputarvikkeet.** Uudessa 88 e §:ssä edellytettäisiin tieliikenteessä käytettävän linja-auton varustamista tulensammuttimella ja sallittua matkustajamäärää vastaavilla ensiaputarvikkeilla. Vastaavanlainen vaatimus on nykyisin säädetty ensimmäistä kertaa käyttöön otettava linja-autoa koskien autoasetuksen 31 a §:ssä. Kyseistä autoasetuksen säännöstä muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin velvollisuus sammuttimen ja ensiaputarvikkeiden pitämisestä ajoneuvossa. Autoasetuksessa säädettäisiin edelleen ajoneuvolain nojalla tässä tarkoitettujen sammuttimen ja ensiaputarvikkeiden vaatimuksista. Linja-auton sammutinta ja ensiaputarvikkeita koskevat tekniset vaatimukset olisivat siten jatkossakin sidottuja ajoneuvon ensimmäiseen käyttöön-ottoajankohtaan.

**96 §. Ajoneuvon käytön estäminen.** Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka nojalla tarvittaessa voitaisiin estää säännösten vastaisen kuljetuksen jatkaminen ennen puutteiden korjaamista. Kuljetuksen viivästyminen olisi usein sakkoa suurempi kannustin erikoiskuljetuksen säännösten mukaisesti kuljettamiseen. Käytön estäminen olisi nopea ja tehokas tapa saada erikoiskuljetus noudattamaan säädöksiä ja määräyksiä verrattuna erikoiskuljetusluvan peruuttamiseen, huomautuksen tai varoitukseen. Ulkomaalaisten kuljetusyrittäjien erikoiskuljetuksissa on havaittu erityisen usein erikoiskuljetussäännösten vastaista kuormaamista. Puuttamalla valvonnassa näihin kuljetuksiin saataisiin kotimaisten ja ulkomaisten yrittäjien valvontakohtelu tasapuoliseksi.

**108 §. Tarkemmat säännökset.** Pykälän 3 momentin 3 kohdan valtuus säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella ajoneuvon

kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä kumottaisiin tarpeettomana. Sekä nykyisen että ehdotetun 87 §:n mukaan kuormaamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Pääosin kuormaamista koskevat säännökset sisältyvät käyttöasetukseen. Erikoiskuljetusten osalta tarkempien määräysten antaminen kuuluisi 87 b §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Kuormaamista koskee ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä annettu liikenne ministeriön päätös. Tämän päätöksen kuormaamista koskeva osuus on jo aiemmin siirretty käyttöasetukseen. Muilta osin päätös koskee kuormakorien ja vastaavien teknisiä ominaisuuksia, jotka tulee antaa ajoneuvolain nojalla. Tältäkin osin tarkempien määräysten antovaltuus siirrettäisiin ajoneuvolain muutosehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Jatkossa mainittu kuormakoreja, kuormaamista ja kuorman kiinnittämistä koskeva asetusta on tarkoitus kumota, kun Liikenteen turvallisuusvirasto saa hyväksytyä asiaa koskevat määräyksensä.

### 1.3 Autoverolaki

**3 §. Pykälän 1 momenttia** muutettaisiin. Voimassa olevan momentin mukaan ajoneuvo verotetaan uudestaan, jos 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista vaihdetaan. Momentissa annetaan valtuudet liikenne- ja viestintäministeriölle säätää asetuksella siitä, miten kyseinen prosenttiosuus lasketaan. Vastaavasti nykyisin ajoneuvolain 7 §:n 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvossa. Ajoneuvon osien osuuden laskemisesta säädetään vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Kyseinen asetusta kumottaisiin nyt ehdotetulla ajoneuvolain muutoksella. Samalla on tarkoitus antaa uusi valtioneuvoston asetus ajoneuvon rakenteesta ja varusteista, johon sisältyisi mainitussa ministeriön asetuksessa olevat vaatimukset sellaisinaan.

Ajoneuvolakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikenne- ja viestintäministeriön asetusten antamisvaltuuksia erinäistä asioista siirretään Liikenteen turvallisuusvirastolle,

joka antaisi jatkossa kyseisistä asioista ministeriön asetuksen sijasta määräyksiä. Muutos koskisi erityisesti L-luokan ajo-neuvoja ja traktoreita, mutta vähäisessä määrin myös muita ajoneuvoja. Koska ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuuksilla on vaikutusta ajoneuvon verottamiseen, ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien laskemista koskevien sitovien oikeussääntöjen antamista ei ole perusteltua antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle. Näitä koskevien säännösten antamisen on ajoneuvolain 7 a §:n 3 momentissa esitetty annettavaksi valtioneuvostolle. Vastaavasti myös tässä autoverolain 1 momentissa valtuudet esitetään annettavaksi valtioneuvostolle.

## 2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

### 2.1 Yleistä

Esityksessä on keskeiseltä osin kyse siitä, että ajoneuvoihin liittyvien teknisluontoisten sitovien oikeussääntöjen antamisvaltuuksia siirretään liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

### 2.2 Valtioneuvoston asetukset

Ajoneuvolakiehdotuksen 7 a §:n 3 momentissa, 27 §:n 1 ja 4 momentissa, 29 §:n 2 ja 4 momentissa, 32 §:n 2 ja 3 momentissa, 36 §:n 3 momentissa, 40 §:n 1 ja 2 momentissa, 50 a §:ssä, 60 §:n 7 momentissa, 60 a §:n 4 momentissa, 61 a §:n 2 momentissa, 62 §:n 2 momentissa ja 69 §:n 5 momentissa annettaisiin valtioneuvostolle säännöstenantovaltuuksia.

Ajoneuvolain 7 §:n 2 momentin nykyinen valtuussäännös otettaisiin täsmennettynä ja täydennettynä 7 a §:n 3 momenttiin. Valtuus asetuksen antamiseen annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön sijasta valtioneuvostolle. Voimassa olevan valtuuden nojalla on annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista. Kyseinen asetus kumottaisiin ehdotetulla ajoneuvolain muutoksella ja hyväksyttäisiin uusi valtioneuvoston asetus, johon otettaisiin keskeiset osat mainitusta ministeriön asetuksesta. Val-

tuuden nojalla hyväksyttävässä asetuksessa olisi kyse ajoneuvon identiteetin määrytykseen liittyvistä lakia tarkemmista säännöksistä, joten on perusteltua, että valtuus annetaan ministeriön sijasta valtioneuvostolle.

Ajoneuvolain 27 §:ssä säädettäisiin jatkosakin ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevien lakia alemmanasteisten säännösten antamisvaltuuksista.

Ajoneuvolain 27 §:n 1 momenttiin otettaisiin valtuus säätää tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella poikkeuksia 25 §:n vaatimuksista momentissa mainituin reunaehdoin. Valtuus koskisi vain muita ajoneuvoja kuin autoja ja niiden perävaunuja, joista nykyisin säädetään ministeriön asetuksella. Osalle ajoneuvoja, kuten moottorikelkalle 25 §:n vaatimuksia ei olisi tarkoituksenmukaista soveltaa kaikilta osin ja joillekin ajoneuvoille, kuten ilmatyynyaluksille vaatimukset eivät olisi lainkaan tarkoituksenmukaisia. Mahdolliset erikseen säädettävät poikkeukset vastaisivat pitkälti yksittäisinä kappaleina maahan tuoduille tai valmistetuille ajoneuvoille nykyisin annettuja helpotuksia. Mainitussa 1 momentissa rajoitettaisiin poikkeuksista säätämisen mahdollisuutta.

Nykyisin ajoneuvolain 27 §:n 2 momentissa oleva valtuussäännös säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavasta oikeudesta myöntää yksittäisiä poikkeuksia ajoneuvon rakenteita, hallintalaitteita, varusteita, järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja muita vastaavista hyväksynnän kohteita koskevista vaatimuksista tulisi muutettuna 27 §:n 4 momenttiin. Ehdotuksen mukaan poikkeusten myöntämisoikeudesta säädettäisiin jatkossa laissa, ja asetustasoinen valtuus koskisi jatkossa vain poikkeusluvan myöntämisen edellytysten tarkempaa sääntelyä. Lisäksi valtuus annettaisiin ehdotuksen mukaan valtioneuvostolle nykyisen liikenne- ja viestintäministeriön sijaan.

Ajoneuvolakiehdotuksen 29 §:n 2 momentissa ovat valtuussäännökset, joiden nojalla valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamisesta ehdotettua 28 §:ää täydentäen niistä osista ja ominaisuuksista, joiden osalta ajoneuvon hyväksyminen liikenteeseen edellyttää erillistä hyväksyntää. Momentti koskisi



vain muita ajoneuvoja kuin autoja ja niiden perävaunuja. Säännös koskisi toisen virkkeen mukaan myös erikseen myytäviä tai asennettavia järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä tai muita vastaavia hyväksynnän kohteita. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin lisäksi melun ja päästöjen raja-arvoista, jotka myös EU-sääntelyssä säilyvät neuvoston ja parlamentin yhteispäätöstä edellyttävässä puiteasetuksessa. Myös tämä valtuus koskisi vain muita kuin autoja ja niiden perävaunuja. Valtuuksien nojalla annettavat säännökset korvaisivat nykyisiä ministeriön asetuksia ja perustuisivat pitkälti EU:n lainsäätöön ottaen kuitenkin huomioon EU:n säännösten salliman kansallisen liikkumavaran.

Nykyisin yksittäiselle ajoneuvolle myönnettävistä teknisiä vaatimuksia koskevista poikkeusluvista säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Lakiehdotuksen 29 §:n 4 momenttiin otettaisiin perussäännös poikkeuslupien myöntämisestä ja valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarvittaessa tarkempia säännöksiä poikkeuslupien myöntämisen edellytyksistä. Säännös koskisi kaikkia ajoneuvoja. Poikkeuslupia on aiemmin myönnetty muun ohessa jo maahan- tuoduille ajoneuvoille, joihin kuitenkin ennen niiden rekisteröimistä on alettu soveltaa uudempaa päästövaatimusta, eikä ajoneuvon rekisteröinti ole mahdollinen ilman poikkeuslupaa.

Ajoneuvolain 32 §:n 2 momentin mukaan L-, C- ja T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokkaan kuuluviin ajoneuvoihin sekä liikennetraktoriin tarkoitettujen erikseen myytävien osien järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tulisi olla tyyppihyväksytyjä. Näiden tyyppihyväksyntävelvollisuutta koskevista poikkeuksista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Nykyisin poikkeuksista säädetään tarvittavilta osin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Poikkeuksista säättäminen tulisi toteuttaa tyyppihyväksyntää koskevien EU-säädösten mukaisesti.

Ajoneuvolain 32 §:n 3 momentin uuden säännöksen mukaan liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta keskeisen ajoneuvon käyttöön liittyvien osien, järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden sekä varusteiden tulee olla tyyppihyväksytyjä. Maini-

tun 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tästä tyyppihyväksyntävaatimuksesta tarkemmin.

Ajoneuvolain uuteen 36 §:n 3 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella säätämään vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun kansallisessa pien-sarjatyypin hyväksynnässä ja kansallisessa tyyppihyväksynnässä sekä siitä milloin vaatimustenmukaisuus voitaisiin osoittaa hyväksytyt asiantuntijan selvityksen perusteella. Nykyisin näistä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Säännökset olisivat jatkossa ajoneuvojen hyväksynnästä annetussa valtioneuvoston asetuksessa ja ne vastaisivat sisällöllisesti nykyisin voimassa olevia säännöksiä.

Ajoneuvolain 40 §:n 1 momentissa olevat valtuussäännökset valtioneuvoston asetuksen antamiseen vastaisivat nykyisin pykälän 2 momentissa olevia valtuussäännöksiä ainoastaan siten muutettuina, että momentin 5 kohdassa mainittaisiin myös T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvot, joita koskeva määrittely on ehdotettu lisättäväksi traktoreita koskevaan 14 §:ään. Lisäksi momentin 3 kohdassa olevaa valtuutusta supistettaisiin ehdotetun uuden 39 b §:n vuoksi, jossa säädettäisiin tyyppihyväksynnässä sovellettavista poikkeuksista. Siten valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin vain tarkemmin poikkeusten myöntämisen edellytyksistä tarkemmin.

Ajoneuvolain 40 §:n 2 momentin valtuussäännös vastaisi asiasisällöltään voimassa olevan lain 4 momenttia. Siinä olisivat edelleen valtuussäännökset eräistä tyyppihyväksyntään liittyvistä asioista.

Ajoneuvolain 50 a §:n valtuussäännöstä täydennettäisiin siten, että nimetyn tutkimuslaitoksen lisäksi myös hyväksytyt asiantuntijan hyväksymistä koskevasta menettelystä, arvioinnin ja siitä tehtävän raportin sisällöstä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lisäksi pykälän toisessa virkkeessä tarkoitettujen säätämisen kohteet voisivat jatkossa johtua myös valvonnasta. Momentissa tarkoitetuista asioista säädettäisiin ajoneuvojen hyväksynnästä annetussa valtioneuvoston asetuksessa.

Ajoneuvolain 60 §:n 7 momentin valtuudet vastaisivat asiasisällöllisesti voimassaolevaa

7 momenttia. Momenttiin ehdotettu muutos olisi säädöstekninen.

Ajoneuvolain 60 a §:n 4 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin siitä, milloin rekisteröintikatsastuksessa muihin ajoneuvoihin kuin autoihin ja niiden perävaunuihin voitaisiin rekisteröintikatsastuksessa soveltaa 50 e §:n 2 momentin 1–4 kohdassa tarkoitettuja osoittamistapoja taikka katsastustoimipaikan selvitystoimenpiteitä. Autojen ja perävaunujen osalta näistä säädettäisiin nykyiseen tapaan jatkossakin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Ajoneuvolain uuden 61 a §:n 2 momentin tarkempien vaatimustenmukaisuuden osoittamista koskevien säännösten antamiseen muutoksastuksen osalta noudattaisivat samoja periaatteita kuin rekisteröintikatsastuksen osalta. Osoittamistapoja koskevat yleiset soveltamisperiaatteet nostettaisiin siten muiden kuin autojen ja niiden perävaunujen osalta säädettäväksi valtioneuvoston tasolla.

Ajoneuvolakia koskevan lakiehdotuksen 62 §:n 2 momentissa olevaa valtuutta valtioneuvostolle asetuksen antamiseen ei muutettaisi sisällöllisesti. Muutos koskisi vain pykälän 1 momenttia.

Ajoneuvolain 69 §:n 5 momentissa nykyisin oleva valtuus asetuksen antamiseen annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön sijasta valtioneuvostolle. Muutoin valtuussäännöstä ei muutettaisi asiallisesti. Momentissa mainitussa menettelyssä olisi kyse teknisestä menettelystä. Sarjan viimeisille ajoneuvoille eli uusien vaatimusten voimaantullessa vanhentuneilla hyväksynnöillä rekisteröitäville ajoneuvoille sallituista poikkeuksista säädettäisiin jatkossa kaikkien ajoneuvojen osalta valtioneuvoston tasolla, kuten muistakin yksittäisille ajoneuvoille myönnettävistä poikkeuksista.

Tieliikennelain 25 §:n 2 momentissa ja 87 §:n 4 momentissa olevia valtioneuvoston asetuksen antamiseen oikeuttavia valtuussäännöksiä täsmennettäisiin. Mainittu 25 §:n valtuussäännös koskisi nykyisen ajoneuvo-kohtaisten nopeusrajoitusten lisäksi ehtoja, joita ajoneuvolle erityisillä nopeuksilla ajettaessa asetetaan. Lisäksi momentissa mainittaisiin nykyiseen tapaan asetuksen antaja eli valtioneuvosto. Mainittua 87 §:n valtuutta

täydennettäisiin ja täsmennettäisiin. Valtuus koskisi ajoneuvolle ja ajoneuvoyhdistelmälle yleisesti sallittuja mittoja ja massoja, hinattavan ajoneuvon kytkennän ehtoja, ajoneuvon kuormaamista, kuorman varmistamista, hinnaamista sekä näitä myönnettäviä poikkeuksia.

Autoverolain 3 §:n 1 momentin valtuussäännöstä muutettaisiin siten, että valtuus asetuksen antamiseen annettaisiin liikenne- ja viestintäministerin sijasta valtioneuvostolle. Vastaavasti ajoneuvolakiin tehtäisiin muutos, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin siitä, miten lasketaan ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudet ajoneuvoa muutettaessa. Nykyinen valtuussäännös on ajoneuvolain 7 §:n 2 momentissa ja valtuus on liikenne- ja viestintäministeriölle. Ehdotettu uusi valtuus olisi ajoneuvolain 7 a §:n 3 momentissa.

Ehdotettujen valtioneuvoston asetuksen antamista koskevien muutettujen ja uusien valtuussäännösten vuoksi on tarkoitus antaa yksi uusi valtioneuvoston asetus sekä muuttaa ajoneuvojen hyväksynnästä annettua valtioneuvoston asetusta ja valtioneuvoston asetuksentasoista käyttöasetusta.

Uudessa valtioneuvoston asetuksessa säädettäisiin keskeiset lain perussäännöksiä täydentävät yksityiskohtaisemmat vaatimukset, joiden katsotaan sisältävän harkintavaltaa tai vaativan lakia yksityiskohtaisempia rajauksia toimivallan tarkkarajaisuuden vaatimuksen johdosta. Sisällöllisesti ei ole tarkoitus muuttaa nykytilaa, eikä kiristää ajoneuvoilta edellytetyjä vaatimuksia. Osa valtioneuvoston asetuksen tasolle nostettavista teknisistä säännöksistä on katsottu tarkoituksenmukaisemmaksi säätää ajoneuvojen käytöstä tiellä tai ajoneuvojen hyväksynnästä annetussa valtioneuvoston asetuksessa.

### 2.3 Ministeriöiden asetukset

Ajoneuvolakiehdotuksen 17 §:n 4 momentissa, 27 §:n 2 momentissa, 29 §:n 1 momentissa, 32 §:n 2 momentissa, 36 §:n 4 momentissa, 60 a §:n 4 momentissa, 61 a §:n 2 momentissa ja 62 §:n 2 momentissa olisi asetuksenantovaltuuksia liikenne- ja viestintäministeriölle.

Ajoneuvolakiehdotuksen 17 §:n 4 momentissa rajoitettaisiin perävaunujen alaluokkia koskevien liikenne- ja viestintäministeriön asetuksetasojen säännösten antaminen auton perävaunuihin. Nykyisin säännös koskee kaikkia perävaunuja. Ministeriö voisi antaa säännöksiä, jos ne olisivat tarpeellisia EU:n ajoneuvolainsäädännön vuoksi taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta.

Ajoneuvolain 27 §:n 1 momentissa nykyisin olevaa valtuussäännöstä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen antamiseen täsmennettäisiin ja asetuksen antamista koskevat valtuudet rajattaisiin koskemaan vain autoja ja niiden perävaunuja. Muutettu momentti tulisi 27 §:n 2 momentiksi. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin nykyiseen tapaan säätää poikkeuksia 25 §:n 1 momentin vaatimuksista. Poikkeuksista säätämistä olisi kuitenkin rajoitettu siten, että niiden tulisi olla tarpeellisia ottaen huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus, liikenneturvallisuuden vaatimukset sekä ajoneuvoa koskevien vaatimusten toteutettavuus.

Ajoneuvolakiehdotuksen 29 §:n 1 momentissa olevaa valtuussäännöstä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen antamiseen laajennettaisiin 28 §:ää vastaavasti, mutta samalla valtuus rajattaisiin koskemaan vain autoja ja niiden perävaunuja. Kyseiset ministeriön asetuksessa annetut vaatimukset perustuvat EU-säädöksiin.

Ajoneuvolakiehdotuksen 32 §:n 2 momentin mukaan M-, N- ja O-luokkaan kuuluviin ajoneuvoihin tarkoitettujen erikseen myytävien järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tulee olla tyyppihyväksytyjä. Näiden tyyppihyväksyntävelvollisuutta koskevista poikkeuksista säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Poikkeuksista säätäminen tulisi toteuttaa tyyppihyväksyntää koskevien EU-säädösten mukaisesti.

Ajoneuvolakiehdotuksen 36 §:n 4 momentin valtuussäännös vastaisi asiallisesti muutoin 3 momentissa olevan valtuuden nykyisältään, mutta se rajattaisiin koskemaan vain autoa ja sen perävaunuja kaikkien ajoneuvon sijaan. Kyse olisi vaatimustenmukaisuuden teknisistä osittamistavoista.

Ajoneuvolain 60 a §:n 1 momentissa oleva valtuussäännös säätää vaatimustenmukaisuuden

osoittamisesta rekisteröintikatsastuksessa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella otettaisiin 60 a §:n 4 momentin loppuun ja se rajattaisiin ministeriön osalta koskemaan vain autoa ja sen perävaunua.

Ajoneuvolain uuden 61 a §:n 1 momentissa olisivat säännökset vaatimustenmukaisuuden osoittamista muutoskatsastuksessa viittamalla 60 a §:ään, jossa säädetään vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta rekisteröintikatsastuksessa. Mainitun 61 a §:n 2 momentin valtuussäännös vastaisi 60 a §:n 4 momenttia. Auton ja sen perävaunun osalta valtuus kuuluisi edelleen liikenne- ja viestintäministeriölle.

Ajoneuvolakiehdotuksen 62 §:n 2 momentissa oleva valtuussäännöstä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen antamiseen vastaisi voimassa olevaa lakia.

Nyt ehdotetulla ajoneuvolain muutoksella kumottaisiin kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus, traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä hinattavien laitteiden rakenteesta ja varusteista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus sekä vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus. Autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta on tarkoitus muuttaa lähinnä siten, että siitä kumottaisiin erinäisiä säännöksiä.

Puolustusministeriölle ajoneuvolain 1 §:n 5 momentissa olevaa asetuksenantovaltuutta täsmennettäisiin. Puolustusministeriö voisi säätää sotilasajoneuvoja koskevia poikkeuksia ajoneuvolaista ja sen nojalla annetuista säännöksistä. Poikkeussäännösten antamista rajoitettaisiin siten, että niiden tulisi johtua sotilasajoneuvojen erityisestä käyttötarkoituksesta tai rakenteesta. Poikkeusten tulisi johtua sotilasajoneuvojen erityisestä käyttötarkoituksesta tai rakenteesta.

Sosiaali- ja terveysministeriölle ajoneuvolain 21 §:n 2 momentissa olevaa asetuksenantovaltuutta ei asiasisällöltään muutettaisi. Valtuussäännöksessä vain sairauton nimike muutettaisiin pykälän otsikon ja 1 momentin mukaisesti ambulanssiksi.

Sisäministeriölle ajoneuvolain 20 §:ssä olevaa asetuksenantovaltuutta ei muutettaisi.

Tieliikennelain 87 §:n 5 momentissa olevaa liikenne- ja viestintäministeriölle annettua valtuutta asetuksen antamiseen ei muutettaisi, mutta momentti otettaisiin mukaan, koska pykälään tehtäisiin muita muutoksia. Valtuus liittyy ETA-alueen ulkopuolelta tulevien ajoneuvon massoja ja mittoja koskeviin poikkeuksiin.

#### 2.4 Määräykset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi ajoneuvolakiehdotuksen mukaan antaa määräyksiä 7 §:n 2 momentissa, 13 a §:ssä, 14 §:n 4 momentissa, 17 §:n 5 momentissa, 19 §:n 3 momentissa, 20 §:n 5 momentissa, 21 §:n 2 momentissa, 24 §:n 2 momentissa, 24 a §:n 2 momentissa, 27 a §:n 1 ja 2 momentissa, 29 §:n 3 momentissa, 29 b §:n 1 ja 2 momentissa, 36 §:n 5 momentissa, 60 a §:n 5 ja 6 momentissa sekä 61 a §:n 3 ja 4 momentissa olevien valtuuksien nojalla.

Ajoneuvolakiehdotuksen 7 §:n 2 momentissa annetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet määrätä ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen, ja rakenteen muuttamisen teknisestä toteuttamisesta sekä vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta tarkoitukseenmukaisuussyistä myönnettävistä vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista. Poikkeusten myöntämistä ja vaihtoehtoisia vaatimuksia koskevaa valtuutta on momentissa rajoitettu. Annettavat määräykset koskisivat kaikkia ajoneuvoja ja ne korvaisivat ministeriön asetuksissa olevia säännöksiä. Virasto antaisi tarvittaessa tarkemmat määräykset myös ajoneuvoon sen erityiskäyttöä varten asennettavien valaisimien ja muiden lisälaitteiden turvallisuusvaatimuksista.

Ajoneuvolakiehdotuksen uudessa 13 a §:ssä annetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet antaa määräykset L-luokan ajoneuvojen alaluokista. Nykyisin alaluokkia on käytössä mm. trial ja enduro-moottoripyörille. Lakiehdotuksen 14 §:n 4 momentin mukaan virasto määräisi myös traktoreiden alaluokista. Lisäksi 17 §:n 5 momentin mukaan virasto voisi antaa määräykset muiden perävaunujen kuin auton perävaunujen luokittelusta sekä muuhun moot-

torikäyttöiseen ajoneuvoon kuin auton kytkettävien hinattavien laitteiden alaluokista. Lakiehdotuksen 19 §:n 3 momentin mukaan virasto antaisi määräykset myös muiden moottorittomien ajoneuvojen kuin perävaunujen ja hinattavien laitteiden alaluokista. Alaluokat perustuisivat tarpeeseen kohdentaa vain joillekin alaluokille erilaisia tarkoitukseenmukaisuussyistä johtuvia teknisiä vaatimuksia. Ajoneuvojen alaluokkia koskevien viraston määräysten tulee olla tarpeellisia Euroopan unionin säännösten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta.

Ajoneuvolakiehdotuksen 20 §:n 5 momentin valtuussäännöksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi jatkossa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen sijaan määräykset pelastusauton, poliisiajoneuvon, Tullin ajoneuvon ja rajavartiolaitoksen ajoneuvon erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

Ajoneuvolakiehdotuksen 21 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa jatkossa määräykset ambulanssin erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen sijaan. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset myös näiden laitteiden asennuksesta.

Ajoneuvolain 24 §:ssä olevaan Liikenteen turvallisuusviraston museojoneuvoja koskevaa määräystenantovaltuutta täydennettäisiin, jotta valtuus kattaisi nykyisin viraston ohjeilla hoidetun osuuden.

Ajoneuvolain uudessa 24 a §:ssä on perussäännös erikoiskuljetusajoneuvosta. Tieliikennelaisissa olisivat sen sijaan säännökset, jotka liittyvä erikoiskuljetuksen suorittamiseen. Mainitussa ajoneuvolain 24 a §:n 2 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet määrätä erikoiskuljetusajoneuvoa koskevista lisävaatimuksista ja poikkeuksista. Nämä olisivat poikkeuksia kaikkia ajoneuvoja koskevista teknisistä vaatimuksista. Lisäksi momentissa olisi valtuussäännös määrätä näiden poikkeuksellisten vaatimusten vaatimustenmukaisuuden teknisistä osittamistavoista. Kyse olisi yle-

sistä vaatimustenmukaisuuden osoittamistavoista poikkeavasta osoittamistavasta. Näiden valtuuksien nojalla annettavat määräykset korvaisivat osaltaan erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen.

Ajoneuvolain uuteen 27 a §:ään otettaisiin ajoneuvon rakenteiden, hallintalaitteiden ja varusteiden teknisiä vaatimuksia koskevat yleisluontoiset valtuussäännökset Liikenteen turvallisuusviraston teknisten määräysten antamiseen.

Mainitun 27 a §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset kansallisessa tyyppihyväksynnässä, yksittäishyväksynnässä, rekisteröintikatsastuksessa ja muutoskatsastuksessa sovellettavista vaihtoehtoisista vaatimuksista, jotka koskisivat paineilmajarruilla varustettujen autojen ja niiden perävaunujen jarrujärjestelmiä. Ehdotetun valtuuden nojalla annettavat määräykset korvaisivat osaltaan paineilmalla varustettujen autojen ja niiden perävaunujen jarrujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen.

Mainitun 27 a §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tekniset määräykset nastarenkaista. Valtuuden nojalla annettavat määräykset korvaisivat osaltaan ajoneuvojen renkaiden nastoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetus. Talvirenkaiden nastojen tyyppihyväksyntävaatimuksesta otettaisiin kuitenkin säännös suunniteltuun uuteen valtioneuvoston asetukseen. Nastarenkaista ei ole EU:n säännöksiä, mutta niihin liittyen on tehty pohjoismaista yhteistyötä.

Ajoneuvolain 27 a §:n 2 momentin 1–3 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat tekniset määräykset muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun rakennetta ja sen ominaisuuksia, valmistenumeroa, valmistajan kilpeä, järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja varusteita koskevista vaatimuksista. Valtuuksien nojalla annettavilla määräyksillä korvattaisiin pääosin kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen rakenteesta ja varusteita annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus sekä traktoreiden, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä hinattavien

laitteiden rakenteesta ja varusteista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus. Annettavat määräykset perustuisivat pitkälti EU:n lainsäädäntöön. Kansallisesti päätettäväksi jäisivät edelleen lähinnä polkupyörän sekä L- ja T-luokan ajoneuvon perävaunun, kansallisen liikennetraktorin ja sen perävaunun, polkupyörän perävaunun, eläimen vetämän ajoneuvon sekä muiden hinattavien laitteiden kuin autolla hinattavien laitteiden tekniset vaatimukset.

Mainitun 27 a §:n 2 momentin 4 ja 5 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuudet määrätä kuormakorien ja kuormatilojen vaatimuksista, kuorman varmistamiseen käytettävistä kiinnityspisteistä ja suojarakenteista sekä kuorman sitomiseen ja varmistamiseen käytettävistä sidonta- ja kiinnityspisteistä. Annettavilla määräyksillä korvattaisiin osin ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä annettu liikenneministeriön päätös. Tarkoituksena on, että määräyksiä annettaessa otettaisiin huomioon asiaan liittyvät kansainväliset standardit.

Mainitun 27 a §:n 2 momentin 6 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset ajoneuvon käyttöön liittyvistä, muista kuin 1–3 kohdassa ja 27 §:n 2 momentissa tarkoitetuista hyväksyntää edellyttävistä osista, järjestelmistä ja erillisistä teknisistä yksiköistä sekä muista varusteista. Näitä olisivat esimerkiksi varoituskolmio, hitaan ajoneuvon kilpi, suojakypäri ja lasten turvaistuin. Näihin sovellettaisiin kansainvälisiä sopimuksia teknisiä hyväksyntöjä koskevista vaatimuksista ja vastavuoroisesta tunnustamisesta.

Mainitun 27 a §:n 2 momentin 7 kohtaan otettaisiin uusi valtuussäännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset paareilla matkustavien ja vammaisten henkilöiden kuljettamiseen käytettävän muun auton kuin ambulanssin kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä ja niiden kiinnityksestä.

Ajoneuvolakiehdotuksen 27 a §:n 3 momentissa rajoitetaan pykälässä tarkoitettujen valtuuksien nojalla annettavien määräysten sisältöä. Määräysten tulisi olla tarpeellisia ottaen huomioon riittävän kansainvälisen vaa-

timustason saavuttamiseksi sekä liikenneturvallisuuden, terveyden ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi. Pykälän 4 momentissa olisi erityinen rajoitus liikennetraktoria koskeville määräyksille.

Ajoneuvolakiehdotuksen 29 §:n 3 momentissa annetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus hyväksyä tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osista ja ominaisukista. Valtuus koskisi vain muuta ajoneuvoja kuin autoa ja sen perävaunua. Momentissa rajoitettaisiin määräysten antamista. Määräysten tulisi olla tarpeellisia, jotta saavutettaisiin riittävä kansainvälinen vaatimustaso ja jotta saavutettaisiin myös riittävä liikenneturvallisuuden, terveyden ja ympäristönsuojelun taso. Yleisesti vaatimusten pohjana olisivat EU-säädökset, mutta käytännön syistä toleransseina mittauksissa sovellettaisiin yleisiä saman tason vaatimuksia, joista päätetään kansallisesti. Vastavuoroinen tunnustaminen edellyttää, että Suomessa hyväksytään myös toisessa EU-maassa sovellettavat vastaavan tason vaatimukset.

Ajoneuvolakiehdotuksen 29 b §:n 1 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet hyväksyä tarkemmat määräykset erikoiskuljetuksessa käytettävissä ajoneuvossa ja ajoneuvoyhdistelmässä vaadittavista merkinnöistä, tunnus- ja varoitusvalaisimista, heijastimista sekä muista varoituslaitteista. Valtuuden nojalla annettaville viraston määräyksillä korvattaisiin osaltaan erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus.

Ajoneuvolakiehdotuksen 29 b §:n 2 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet erikoiskuljetuksessa käytettävien varoitusajoneuvojen luokasta, massasta ja väreistä sekä erilaisista varoitusajoneuvoihin liittyvistä turvallisuuden varmistamisessa tarvittavista laitteista ja välineistä.

Ajoneuvolakiehdotuksen 29 b §:n 3 momentin mukaan pykälässä tarkoitettujen määräysten tulee perustua Euroopassa yleisesti noudatettavaan käytäntöön. Tarkoituksena on, että määräyksiä annettaessa otettaisiin huomioon Euroopan komission erikoiskuljetuksia käsitellen työryhmän loppuraportti.

Ajoneuvolakiehdotuksen 36 §:n 5 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle annetaan määräystenantovaltuuksia tyyppihyväksyntään liittyvästä vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista. Valtuus koskisi muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun kansallista piensarjatyypin hyväksyntää ja kansallista tyyppihyväksyntää. Määräyksillä tarkennettaisiin tapauskohtaisesti valtioneuvoston asetuksen sisältöä.

Mainitun 36 §:n 5 momentin mukaan virasto antaisi määräykset myös nastojen vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista. Valtuuden nojalla annettavat määräykset korvaisivat osaltaan ajoneuvojen renkaiden nastoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen.

Ajoneuvolakiehdotuksen 60 a §:n 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutetaan antamaan tarkemmat tekniset määräykset muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuuden osoittamisen toteuttamisesta rekisteröintikatsastuksessa. Määräykset täydentäisivät valtioneuvoston asetukseen otettavia säännöksiä.

Ajoneuvolakiehdotuksen 60 a §:n 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä vaatimustenmukaisuuden teknisestä osoittamisesta rekisteröintikatsastuksessa. Valtuus rajoittuisi koskemaan vain käytettynä maahantuotua ajoneuvoa, jota on muutettu ennen sen rekisteröimistä Suomeen. Tämä valtuus olisi kuitenkin rajattu vain sellaisiin muutettuun ajoneuvoon sovellettavista vaatimuksista, joista ei ole olemassa EU-säännöksiä osana uuden ajoneuvon hyväksyntää.

Ajoneuvolakiehdotuksen 61 a §:n 3 momentin mukaan virasto voisi antaa määräyksiä muu ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta muutoskatsastuksessa. Määräykset täydentäisivät valtioneuvoston asetukseen otettavia säännöksiä.

Ajoneuvolakiehdotuksen 61 a §:n 4 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarvittaessa 2 momentista poiketen määräyksiä kaikkien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista siltä osin kuin kyse on muista kuin tyyppihyväksyntädirektiiveissä

tarkoitetuista ajoneuvon osista ja ominaisuuksista.

Ajoneuvolakiehdotuksen 1 §:n 5 momentin mukaan pääesikunnan määräyksellä voitaisiin antaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksistä poikkeavia määräyksiä. Poikkeukset liittyisivät sotilasajoneuvojen erityiseen käyttötarkoitukseen tai rakenteeseen.

Ajoneuvolain muutoksella on tarkoitus kumota kolme liikenne- ja viestintäministeriön asetusta. Liikenteen turvallisuusviraston tarkoituksena on hyväksyä tarpeellisilta osin kyseisiä asetuksia vastaavat viraston määräykset, jotka tulisivat voimaan saman aikaan kuin nyt ehdotettu ajoneuvolain muutos tulisi voimaan. Pääsisällöltään asetukset vastaisivat ministeriön asetuksia ottaen kuitenkin huomioon tarvittavat päivitykset.

Tieliikennelain uuden 87 b §:n 3 momenttiin otettaisiin valtuussäännös, jonka mukaa Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa tarkemmat määräykset erinäisistä erikoiskuljetuksen suorittamiseen liittyvistä asioista. Näitä olisivat määräykset erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallituista kuormista, erikoiskuljetusyhdistelmässä käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista, erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista, massoista ja kuormaaminen, kuorman merkitsemisestä, erikoiskuljetuksessa noudattavista nopeusrajoituksista sekä erinäisistä muista turvallisuusvaatimuksista. Jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräykset korvaisivat yhdessä ajoneuvolain 29 b §:ään ehdotettujen valtuussäännösten nojalla annettavien määräysten kanssa osittain erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen. Euroopan komissio on antanut erikoiskuljetuksiin liittyvän parhaita käytäntöjä kuvaavan ohjeen, joka olisi jatkossakin kansallisten vaatimusten perustana.

Tieliikennelain uuden 87 c §:n 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksistä ja siitä milloin erikoiskuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa. Perusvaatimukset lupavaatimuksesta ja luvan myöntämisen edellytyksistä olisivat pykälän 1 ja 2 momentissa. Nykyisin eri-

koiskuljetusta koskevat säännökset ovat ministeriön asetuksen tasolla.

Ajoneuvolain 1 §:n 5 momentin mukaan pääesikunta voisi antaa määräyksiä Liikenteen turvallisuusviraston antamista määräyksistä. Poikkeusmääräysten tulisi johtua sotilasajoneuvojen erityisestä käyttötarkoituksesta tai rakenteesta.

### 3 Voimaantulo

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2015 alusta. Lait voitaisiin saattaa voimaan nopeasti niiden hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen. Lakiehdotusten siirtymäsäännöksen mukaan lain voimaan tulesa voimassa olevat säännökset ja määräykset jäisivät voimaan, kunnes niitä toisin säädettäisiin tai määrättäisiin. Ajoneuvolailla kuitenkin kumottaisiin kolme liikenne- ja viestintäministeriön asetusta.

### 4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

#### 4.1 Norminantovaltuudet

Esityksen keskeisenä tarkoituksena on muuttaa sitovien oikeussäännösten antamasta koskevia valtuussäännöksiä. Valtuuksia annettaisiin erityisesti valtioneuvostolle, liikenne- ja viestintäministeriölle ja sekä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Puolustusministeriölle, sosiaali- ja terveysministeriölle sekä sisäasiainministeriölle ehdotetut valtuudet asetusten antamiseen vastaisivat asiallisesti voimassaolevia valtuuksia. Ehdotettuja valtuussäännöksiä on käsitelty tarkemmin yksityiskohtaisten perustelujen 2 kohdassa ja pykäläkohtaisissa perusteluissa.

Ehdotukset ovat merkityksellisiä perustuslain 80 §:n kannalta. Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voidaan valtuuttaa antamaan asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräyksistä

asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Norminantovaltuuksia on käsitelty useissa perustuslakivaliokunnan kannanotoissa (ks. esimerkiksi PeVM 10/1998 vp, PeVL 16/2002 vp, PeVL 19/2002 vp, PeVL 40/2002 vp, PeVL 19/2006 vp, 32/2009 vp, 17/2010 vp ja 1/2013 vp).

Valtuuden säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta (mm. PeVL 19/2002 vp, s.5-7 ja PeVL 17/2010 vp). Asetuksenantovaltuuksiin verrattuna viranomaisen määräystenantovaltuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa (ks. esimerkiksi PeVL 19/2002 vp).

Muiden viranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVM 10/1998 vp, s. 23/II ja PeVL 16/2002 vp s. 2/I). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; ks. myös PeVL 16/2002 vp, s. 2/I ja PeVL 19/2002 vp, s. 5/I).

Valtuutusta poiketa lain säännöksestä asetuksella on perustuslakivaliokunnan tulkinnaissa pidetty lähtökohtaisesti ongelmallisena lain ja asetuksen välisten hierarkkisten suhteiden näkökulmasta (ks. PeVL 14/2006 vp ja PeVL 17/2010 vp). Tällaisia valtuutuksia on kuitenkin eräissä tapauksissa ollut mahdollista säätää, jos ne on rajattu koskemaan vähäisiä poikkeuksia ja niissä on asetuksenantovallan käyttämistä rajaavia ja ohjavia mainintoja.

Käsitellessään norminantovaltuuksia perustuslakivaliokunta on toistuvasti korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (ks. esimerkiksi PeVL 16/2002 vp ja PeVL 1/2013 vp). Valtioneuvoston asetuk-

sella ei voi antaa yleisiä oikeussääntöjä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lain tasolle.

#### 4.2 Säättämisjärjestyksen arviointia

Ajoneuvolaki on vuonna 2002 hyväksytty perustuslakivalokunnan myötävaikutuksella.

Nyt ehdotetulla ajoneuvolain muutoksella annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle määräystenantovaltuuksia asioista, joista nykyisin säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksentasoisin säädöksin. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi jatkossa määräykset erityisesti kaksi- ja kolmi-pyöräisten ajoneuvojen, nelipyöräisten, traktoreiden, moottorityökoneiden ja polkupyöräisten sekä näiden perävaunujen yksityiskohtaisista teknisistä vaatimuksista. Autoja ja niiden perävaunua koskevat valtuudet säännösten antamiseen jäisivät edelleen pääosin liikenne- ja viestintäministeriölle.

Samalla kun Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin määräystenantovaltuuksia, muutettaisiin ja täydennettäisiin valtioneuvoston sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksenantovaltuuksia. Siten esimerkiksi eräitä nykyisin ministeriölle kuuluvia asetuksenantovaltuuksia siirrettäisiin valtioneuvostolle, koska on katsottua, että kyseessä olevista asioista ei voi päättää viraston määräyksin.

Ehdotettuja valtuussäännöksiä on tarkasteltu yhtenäisesti säädös- ja määräystyyppittain yksityiskohtaisten perustelujen kohdassa 2 sekä kyseisen valtuussäännöksen pykäläkohtaisissa perusteluissa.

Ajoneuvoja koskevat vaatimukset ovat teknisiin yksityiskohtiin meneviä ja niiden hallinta edellyttää runsaasti ajoneuvoja koskevaa ammatillista erityisosaamista, jota Liikenteen turvallisuusvirastolla on. Tekniset vaatimukset perustuvat myös laajassa määrin EU:n lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimuksiin, joiden valmisteluun ja täytäntöönpanoon tulee reagoida nopeasti. Viime vuosina ajoneuvoja koskevia säädöksiä on lisäksi alettu antaa unionin asetuksina aikaisempien direktiivin sijaan. Liikenteen turvallisuusvirasto on viime vuosina hoitanut merkittävä-



sä määrin ajoneuvoihin liittyvää EU:n yhteistyötä ja muuta kansainvälistä yhteistyötä.

Ehdotetut valtuussäännökset asetusten ja erityisesti määräysten antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi.

Erityisesti ehdotetut määräystenantovaltuudet koskisivat hyvin teknisluotoisia ja vähäisiä yksityiskohtia koskevaa sääntelyä. Ehdotettuihin asetusten ja määräystenantovaltuuksiin ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eivätkä ne sisällä valtuuksia asioista,

joista tulee säätää lailla. Useimmissa valtuussäännöksissä on kyse myös lakia tarkentavien säännösten ja määräysten antamisesta.

Edellä esitetyillä perusteilla katsotaan, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## 1.

**Laki****ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* ajoneuvolain (1090/2002) 36 a §, 48 §:n 3 momentti, 96 §:n 1 momentin 16 kohta ja 99 §:n 2 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 36 a § laeissa 362/2006 ja 226/2009, 48 §:n 3 momentti laissa 276/2010, 96 §:n 1 momentin 16 kohta laissa 226/2009 sekä 99 §:n 2 momentti laissa 1328/2004,

*muutetaan* 1 §:n 5 momentti, 4 §:n 1 momentti, 6, 7, 14, 15, 17, 19–21, 24, 25, 27–29, 31, 32, 34, 36, 40 ja 41 a §, 47 §:n 1 momentti, 50 a, 60, 60 a, 62, 69, 79 ja 80 § sekä 96 §:n 1 momentin 5 ja 23 kohta,

sellaisena kuin niistä ovat 1 §:n 5 momentti, 6, 15, 17, 28, 29, 31, 32 ja 36 §, 47 §:n 1 momentti, 50 a, 60, 60 a ja 69 § sekä 96 §:n 1 momentin 5 ja 23 kohta laissa 226/2009, 7 ja 62 § osaksi laissa 226/2009, 14 § laissa 1328/2004, 20 § laissa 233/2007, 24 ja 34 § laissa 276/2010, 25 § osaksi laissa 1328/2004, 27 § osaksi laissa 276/2010, 40, 79 ja 80 § laeissa 226/2009 ja 276/2010 sekä 41 a § laeissa 326/2006 ja 226/2009, sekä

*lisätään* lakiin uusi 7 a, 13 a §, 24 a, 27 a, 29 b ja 39 b §, ja 44 b §:ään, sellaisena kuin se on laissa 226/2009, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, ja lakiin uusi 61 a § seuraavasti:

## 1 §

*Soveltamisala*

Tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sovelletaan sotilasajoneuvoihin. Jos sotilasajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta on tarpeen, puolustusministeriön asetuksella voidaan kuitenkin säätää poikkeuksia tämän lain ja sen nojalla annetuista säännöksistä sekä pääesikunnan määräyksellä voidaan antaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksistä poikkeavia määräyksiä.

## 4 §

*Ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset*

Ajoneuvon on oltava liikenteeseen soveltuva ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen sekä ajoneuvoa koskevien säännösten ja määräys-

ten mukainen. Ajoneuvon rakenne, varusteet, ulkopuolinen muoto ja materiaali eivät saa aiheuttaa vaaraa.

## 6 §

*Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksyminen liikenteeseen*

Ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen käyttö liikenteessä on kielletty, jollei ajoneuvotyyppiä tai yksittäistä ajoneuvoa, järjestelmää, osaa, erillistä teknistä yksikköä tai varustetta ole asianmukaisesti hyväksytty liikenteeseen. Hyväksyntää hakevan on esitettävä hyväksyntää varten säännöksissä ja määräyksissä edellytetyt asiakirjat ja muut selvitykset.

Ajoneuvoa, joka ei ole tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukainen ja jota ei ole näiden säännösten ja määräysten mukaisesti varustettu hyväksyntämerkinnällä tai CE-merkinnällä, jos sellais-

ta on säännöksissä tai määräyksissä edellytetty, ei saa uutena tieliikennekäyttöön tai moottorikelkkaa maastoliikennekäyttöön tarkoitettuna myyntitarkoituksessa tuoda maahan eikä valmistaa Suomessa myytäväksi, pitää kaupan taikka myydä tai muuten luovuttaa.

Järjestelmää, osaa, erillistä teknistä yksikköä ja varustetta, joka ei ole tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukainen ja jota ei ole näiden säännösten ja määräysten mukaisesti varustettu hyväksyntämerkinnällä tai CE-merkinnällä, jos sellaista on säännöksissä tai määräyksissä edellytetty, ei saa tie- tai maastoliikennekäyttöön tarkoitettuna myyntitarkoituksessa tuoda maahan eikä valmistaa Suomessa myytäväksi, pitää kaupan taikka myydä tai muuten luovuttaa.

Ajoneuvon sekä järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksynnästä säädetään 5, 5 a, 5 c ja 7 luvussa sekä ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen maahantuonnin, valmistuksen ja kaupan valvonnasta 10 luvussa.

#### 7 §

##### *Ajoneuvon muuttaminen, rakentaminen ja korjaaminen*

Liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa käyttöönoton jälkeen korjata, muuttaa, antaa muuttua tai varustaa lisälaitteella siten, ettei ajoneuvo enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Ajoneuvon iän ja luontaisen kulumisen vuoksi ajoneuvosta turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei myöskään saa lisääntyä vähäistä enempää.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista sekä vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista. Poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää. Liikenteen turvallisuusvi-

rasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset myös ajoneuvon sen erityiskäyttöä varten asennettavien valaisimien ja muiden lisälaitteiden turvallisuusvaatimuksista.

#### 7 a §

##### *Kanta-ajoneuvo, korjattu ajoneuvo ja rakennettu ajoneuvo*

*Kanta-ajoneuvo* on ajoneuvoyksilö, jonka alkuperäisistä osista enemmän kuin 50 prosenttia muodostaa osan ajoneuvosta, jota on korjattu tai joka on koottu osista. *Korjattu ajoneuvo* on liikennevahingon, korroosion tai muun syyn johdosta vaurioitunut ja sen jälkeen kunnostettu ajoneuvo, jolla on kanta-ajoneuvo ja jonka alkuperäisistä osista vähintään 25 prosenttia on vaihdettu; korjattu ajoneuvo on myös osista koottu ajoneuvo. Korjattu ajoneuvo merkitään rekisteriin kanta-ajoneuvon tunnistetiedoilla.

Jos ajoneuvon alkuperäisistä osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän, ajoneuvolle tulee antaa uusi valmistenumero (*rakennettu ajoneuvo*). Tällainen ensimmäistä kertaa käyttöön otettava M-, N- ja O-luokan ajoneuvo on yksittäishyväksyttävä ja muu ajoneuvo esitettävä rekisteröintikatsastuksessa hyväksyttäväksi.

Ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvosta ja näiden osuuksien määrittämiseksi edellytettävistä selvityksistä ja valmistenumeron antamisesta sekä siitä, milloin rakennettu tai korjattu ajoneuvo katsotaan rakennetuksi ja muutetuksi taikka korjatuksi ja muutetuksi ajoneuvoksi säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

#### 13 a §

##### *L-luokan ajoneuvojen luokitusta koskevat tarkemmat määräykset*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä L-luokan ajoneuvojen alaluokista.

## 14 §

*Traktori*

T- ja C-luokan ajoneuvo sekä liikennetraktori (*traktori*) on moottorikäyttöinen pyörillä tai telaketjuilla varustettu ajoneuvo:

- 1) jossa on vähintään kaksi akselia;
- 2) jonka suurin rakenteellinen nopeus on vähintään kuusi kilometriä tunnissa;
- 3) jonka toiminta perustuu ensi sijassa vetävään voimaan; sekä
- 4) joka on erityisesti tarkoitettu vetämään, työntämään, kuljettamaan ja käyttämään tiettyjä maa- tai metsätaloudessa käytettäviksi tarkoitettuja vaihdettavissa olevia laitteita taikka vetämään maa- tai metsätaloudessa käytettäviä perävaunuja.

Traktori voi olla varustettu kuormien kuljettamiseen maa- tai metsätalouden harjoittamisen yhteydessä, ja siinä voi olla matkustajien istuimia. Traktoriksi ei kuitenkaan lue- ta erityisesti metsätalouskäyttöön suunnitel- tuja koneita, kuten juonto- ja kuormatrakto- reita, jotka määritellään standardissa ISO 6814:2009, eikä maansiirtokoneiden, jotka määritellään standardissa ISO 6165:2012, alustalle rakennettuja metsäkoneita.

Traktorit jaetaan ominaisuuksiensa perus- teella seuraaviin luokkiin:

- 1) T<sub>1</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enin- tään 40 kilometriä tunnissa, kuljettajaa lähin- nä olevan akselin pienin raideväli vähintään 1,15 metriä, omamassa ajokuntoisena yli 0,6 tonnia ja maavara enintään yksi metri;
- 2) T<sub>2</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enin- tään 40 kilometriä tunnissa, pienin raideväli alle 1,15 metriä, omamassa ajokuntoisena yli 0,6 tonnia ja maavara enintään 0,60 metriä; jos traktorin painopisteen korkeusarvo maan- pinnasta mitattuna jaettuna kaikkien akselei- den pienimpien raidevälien keskiarvolla on yli 0,90, suurin rakenteellinen nopeus saa ol- la enintään 30 kilometriä tunnissa;
- 3) T<sub>3</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enin- tään 40 kilometriä tunnissa ja omamassa ajo- kuntoisena enintään 0,6 tonnia;
- 4) T<sub>4</sub>-luokka: erityiskäyttöön tarkoitettut pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin ra-

kenteellinen nopeus on enintään 40 kilomet- riä tunnissa;

5) liikennetraktori: tavarankuljetukseen tarkoitettut kuormaa kantavat nestepainetoi- misella runko-ohjauksella varustetut trakto- rit; liikennetraktori on myös muu traktori, jo- ta käytetään tavarankuljetukseen kytkentä- massaltaan yli 10 tonnin perävaunulla varus- tettuna; liikennetraktoriksi ei kuitenkaan kat- sota traktoria, jota käytetään polttoainemak- susta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoi- tettuihin kuljetuksiin; liikennetraktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilo- metriä tunnissa;

6) C-luokka: telaketjuin liikkuvat ja ohjat- tavat traktorit.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Eu- roopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaa- timusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä traktorien alaluokista.

## 15 §

*Moottorityökone*

*Moottorityökone on:*

1) omalla käyttövoimallaan liikkuva ajo- neuvo, joka on suunniteltu ja rakennettu työ- koneeksi ja joka ei rakenteensa takia sovellu matkustajien eikä tavaroiden kuljettamiseen; auton alustalle asennettua työkonetta ei pide- tä moottorityökoneena;

2) perävaunujen ja kuljetusalustojen siir- toon satamassa tai muulla terminaalialueella valmistettu vetotrukki, jonka suurin raken- teellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, jollei ajoneuvoa ole pidettävä kuorma-autona tai traktorina;

3) työmaalla tehtäviin kuljetuksiin, kuten maa-ainesten kuljetuksiin tarkoitettu muu ajoneuvo kuin traktori (dumpperi), jollei ajo- neuvoa ole pidettävä kuorma-autona.

## 17 §

*Perävaunu ja hinattava laite*

*O<sub>1</sub>-O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvo (auton perävaunu)* on hinattava ajoneuvo.

Auton perävaunut jaetaan kokonaismassan perusteella seuraaviin luokkiin:

1) O<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon (*kevyt perävaunu*) kokonaismassa on enintään 0,75 tonnia;

2) O<sub>2</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 0,75 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia;

3) O<sub>3</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia mutta enintään 10 tonnia;

4) O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 10 tonnia.

*Hinattava laite* on auton perävaunu tai muuhun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kuin autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo, jota ei ole tarkoitettu henkilöiden tai tavaroiden kuljetukseen eikä matkailuun.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi antaa Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia säännöksiä auton perävaunujen jaosta alaluokkiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin lainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarkempia määräyksiä muiden perävaunujen kuin auton perävaunujen luokittelusta ja muuhun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kuin autoon kytkettävien hinattavien laitteiden alaluokista.

### 19 §

#### *Muut moottorittomat ajoneuvot*

*Polkupyörällä* tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavaran kuljettamiseen valmistettua, vähintään kaksipyöräistä, polkimin tai käsikammin varustettua moottoritonta ajoneuvoa. Polkupyöräksi katsotaan myös sellainen enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. Polkupyöräksi katsotaan myös potkupyörä tai muu vastaava moottoriton ja istuimeton ajoneuvo, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten kuten heijastin- ja valaisinvaatimusten täyttymistä.

Moottorittomaksi ajoneuvoksi katsotaan myös tieliikenteeseen tarkoitettu ja varustettu

eläimen vetämä vaunu ja reki, jolta koon ja käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää keskeisten ajoneuvoja koskevien turvallisuusvaatimusten kuten heijastin- ja valaisinvaatimusten täyttymistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin lainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä muiden moottorittomien ajoneuvojen kuin perävaunujen ja hinattavien laitteiden luokittelusta.

### 3 luku

#### **Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tarkempi luokitus**

### 20 §

#### *Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen ajoneuvo*

*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 kunnan tai kuntayhtymän pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon 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.

*Poliisiajoneuvo* on poliisin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo.

*Rajavartiolaitoksen ajoneuvo* on rajavartiolaitoksen käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo.

*Tullin ajoneuvo* on Tullin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo.

Sisäministeriön asetuksella säädetään pelastustoimen edellyttämistä pelastusauton rakenteesta, varusteista ja väristä sekä poliisiajoneuvon ja rajavartiolaitoksen ajoneuvon varusteista sekä tunnusvärytyksestä ja -merkeistä. Edellä tarkoitettujen asetusten mukaista poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon tunnusvärytystä ja -merkkejä ei saa käyttää muissa ajoneuvoissa. Liikenteen

turvallisuusvirasto antaa määräykset pelastusauton, poliisiajoneuvon, Tullin ajoneuvon ja rajavartiolaitoksen ajoneuvon erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

## 21 §

*Ambulanssi*

*Ambulanssi* on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen valmistettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa ambulanssien tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksesta, suorituskyvystä sekä lääkinällisistä ja muista varusteista. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset ambulanssin erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

## 24 §

*Museoajoneuvo*

Katsastustoimipaikka hyväksyy *museoajoneuvoksi* valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön aikaisintaan kuusi kuukautta aikaisemmin antaman lausunnon perusteella ajoneuvon, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa, entisöity tai konservoitu asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa määräyksiä museoajoneuvon entisöinnistä ja konservoinnista sekä museoajoneuvon asennettaviksi sallittavista tarkoitukseenmukaisista korvaavista osista ja osien vaihtamisesta aikaisempaa liikenneturvallisemmiksi sekä 1 momentissa tarkoitettun lausunnon sisällöstä.

## 24 a §

*Erikoiskuljetusajoneuvo*

Erikoiskuljetusajoneuvo on tieliikennelain 2 §:n 16 kohdassa tarkoitettuun erikoiskuljetukseen hyväksyty ajoneuvo, joka kuormaamattomana ylittää tiellä yleisesti sallitut mitat, taikka joka on hyväksyty kuormattuna tai kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitut massat ylittävään kuljetukseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset erikoiskuljetusajoneuvon liikennekäyttöön hyväksymisessä sovellettavista erikoiskuljetusajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämistä teknisistä lisävaatimuksista ja poikkeuksista ajoneuvoa koskevista teknisistä vaatimuksista. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset näitä vaatimuksia koskevista vaatimustenmukaisuuden osoittamisen teknisistä toteuttamista-voista.

## 4 luku

**Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet, varusteet ja ympäristöominaisuudet**

## 25 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on turvallista käyttämistä varten oltava:

- 1) luotettava ja varmatoiminen ohjauslaite;
- 2) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa, polkupyörässä sekä auton ja liikennetraktorin perävaunussa käyttöjarru;
- 3) renkaat ja vanteet taikka telat tai jalaket, jotka vastaavat niille kohdistuvaa kuormitusta;
- 4) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa paloturvallinen polttoainejärjestelmä;
- 5) tarpeelliset valaisimet, heijastimet ja heijastavat tunnuskilvet;
- 6) varoituskolmio, jos ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 500 kg; O<sub>1</sub>-luokan ajoneuvossa ja muussa hinattavassa ajoneuvossa, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg ja jonka vetoajoneuvossa on va-

roituskolmio, riittää, jos varoituskolmio on vetoajoneuvossa;

7) M- ja N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon ohjaamossa ja matkustajatilassa kuljettajaa ja matkustajia törmäystilanteessa suojaavat rakenteet ja laitteet;

8) kuljettajalla riittävä näkyvyys eteen, sivuille ja taakse; näkyvyys taakse saadaan tarvittaessa järjestää taustapeilien avulla tai muulla vastaavalla järjestelmällä;

9) ajoneuvossa, jonka ohjaamo on umpinainen, tuulilasi ja tarpeelliset laitteet näkyvyyden varmistamiseksi tuulilasin läpi kaikissa sääoloissa;

10) tarpeelliset laitteet ja rakenteet kevyiden ajoneuvojen suojaamiseksi törmäystilanteissa;

11) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja polkupyörässä äänimerkinantolaitte;

12) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa nopeusmittari sekä M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvossa nopeudenrajoitin;

13) neli- tai useampipyöräisessä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa peruutuslaite;

14) rakenteet, jotka turvaavat riittävän ohjattavuuden, riittävät kaarreajo- ja jarrutusominaisuudet sekä kääntyvyyden;

15) pyörillä varustetussa ajoneuvossa riittävä maavara;

16) tavarankuljetukseen käytettävässä ajoneuvossa turvalliset ja kuljetettavalle kuormalle soveltuvat kuormatilan rakenteet, laitteet ja varusteet;

17) perävaunussa sekä ajoneuvossa, jota käytetään perävaunun tai hinattavan laitteen vetoon, varmatoiminen ja kestävä kytkentälaitte.

Luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvossa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei saa olla muussa ajoneuvossa.

M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>- ja L<sub>3e</sub>-L<sub>7e</sub>-luokan ajoneuvossa on oltava laite ajoneuvon luvattoman käytön estämiseksi.

EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1 ja 3 momentissa säädetyt vaatimukset.

Käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1 ja 3 momentissa säädetyt vaatimukset, jos se täyttää ne tekniset vaatimukset, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönnoton ajankohtana tai tätä

myöhemmin. Tieliikennekäyttöön tarkoitettussa ajoneuvossa on kuitenkin aina oltava 1 momentin 6 kohdassa säädetyjen vaatimusten mukaisesti varoituskolmio.

Ajopiirturista säädetään tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen muuttamisesta (EY) N:o 561/2006 muuttamista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 165/2014. Sen lisäksi, mitä mainitussa asetuksessa säädetään, liikenne-traktorissa tulee olla ajopiirturi, kun liikenne-traktoria käytetään luvanvaraisessa tavaraliikenteessä.

## 27 §

*Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää muuta ajoneuvoa kuin autoa ja sen perävaunua koskevia poikkeuksia 25 §:n 1 momentissa säädetyistä vaatimuksista. Poikkeusten tulee olla tarpeellisia, kun otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus, liikenneturvallisuuden vaatimukset ja ajoneuvoa koskevien vaatimusten toteutettavuus.

Liikennekäyttöön hyväksyttävän auton ja sen perävaunun rakenteesta, hallintalaitteista, varusteista, järjestelmistä, osista ja erillisistä teknisistä yksiköistä sekä valmistenumeroista ja valmistajan kilvestä säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää autoa ja sen perävaunua koskevista koskevia poikkeuksia 25 §:n 1 momentissa säädetyistä vaatimuksista. Poikkeusten tulee olla tarpeellisia, kun otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus, liikenneturvallisuuden vaatimukset ja ajoneuvoa koskevien vaatimusten toteutettavuus.

Vammaisen kuljettajan tai vammaisen matkustajan käyttöön tarkoitettu ajoneuvo voidaan hyväksyä liikennekäyttöön, vaikka erikoislaite ei olisi säädetyin mukainen, edellyttäen, että liikenneturvallisuus ei merkittävästi vaarannu.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää yksittäistä ajoneuvoa varten luvan poiketa ajoneuvon rakenteita, hallintalaitteita, varusteita, järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja muita vastaavia hyväksynnän kohteita koskevista, turvallisuuteen liittyvistä tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä. Poikkeusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei lisää turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää eikä vääristä kilpailua. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin poikkeusluvan myöntämisen edellytyksistä.

#### 27 a §

##### *Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset*

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa 27 §:n 2 momentista poiketen tekniset määräykset:

1) paineilmajarruilla varustettujen autojen ja niiden perävaunujen jarrujärjestelmää koskevista kansallisessa tyyppihyväksynnässä, yksittäishyväksynnässä, rekisteröintikatsastuksessa ja muutoskatsastuksessa sovellettavista vaihtoehtoisista vaatimuksista;

2) liikennekäyttöön sallittuja nastoja ja nastarenkaita koskevista vaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:

1) muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun rakennetta ja ominaisuuksia koskevista vaatimuksista;

2) muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun valmistenumeroa ja valmistajan kilpeä koskevista vaatimuksista;

3) muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja varusteita koskevista vaatimuksista;

4) tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen kuormakorien ja kuormatilojen vaatimuksista, kuorman varmistamiseen käytettävistä kiinnityspisteistä sekä suojarakenteista;

5) kuorman sitomiseen ja varmistamiseen käytettävistä sidonta- ja kiinnitysvälineistä;

6) ajoneuvojen käyttöön liittyvistä, muista kuin 1–3 kohdassa ja 27 §:n 2 momentissa tarkoitetuista hyväksyntää edellyttävistä osis-

ta, järjestelmistä ja erillisistä teknisistä yksiköistä sekä muista varusteista kuin 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista varusteista;

7) sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksista ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä.

Tässä pykälässä tarkoitettujen määräysten tulee olla tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä liikenneturvallisuuden, terveyden ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Edellä 2 momentin 1–3 kohdassa tarkoitettujen, liikennetraktoria koskevien määräysten tulee perustua T<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoa koskeviin teknisiin vaatimuksiin ottaen kuitenkin huomioon liikennetraktorin T<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoa suurempi rakenteellinen nopeus sekä suurempi sallittu kokonais- ja yhdistelmämassa.

#### 28 §

##### *Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittaminen*

Ajoneuvon energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt sekä haitalliset ympäristövaikutukset, kuten kaasumaiset päästöt, hiukkaspäästöt, melu ja sähkömagneettiset häiriöt, eivät saa tarpeettomasti poiketa ajoneuvon valmistusajankohdan yleisen teknisen tason mukaisten ajoneuvojen vastaavista vaikutuksista eivätkä tarpeettomasti aiheuttaa riskiä terveydelle tai ympäristölle.

Moottorityökoneiden ympäristövaikutusten rajoittamisesta säädetään erikseen.

#### 29 §

##### *Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevat tarkemmat säännökset ja määräykset*

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin auton ja sen perävaunun energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamisesta.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa muun ajoneuvon kuin moottorityö-



koneen sekä muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista liikennekäyttöön hyväksymisen edellytyksenä olevista osista ja ominaisuuksista sekä muista vastaavista hyväksynnän kohteista. Valtioneuvoston asetuksella säädetään lisäksi tällaisen ajoneuvon hyväksynnässä sovellettavista melun ja päästöjen raja-arvoista.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista. Määräysten tulee olla tarpeellisia osien ja ominaisuuksien riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä liikenneturvallisuuden, terveyden ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää yksittäistä ajoneuvoa varten luvan poiketa ajoneuvon energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä. Poikkeusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei lisää turvallisuudelle, terveydelle ja ympäristölle aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää eikä vääristä kilpailua. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin poikkeusluvan myöntämisen edellytyksistä.

#### 29 b §

*Erikoiskuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmää koskevat vaatimukset*

Erikoiskuljetuksessa käytettävä ajoneuvo ja ajoneuvoyhdistelmä on varustettava riittävästi merkinnöillä, tunnus- ja varoitusvalaisimilla, heijastimilla ja muilla varoituslaitteilla, joilla ehkäistään erikoiskuljetuksesta aiheutuvaa vaaraa ja häitää. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset erikoiskuljetuksessa käytettävässä ajoneuvossa ja ajoneuvoyhdistelmässä vaadittavista merkinnöistä, tunnus- ja varoitusvalaisimista, heijastimista sekä muista varoituslaitteista.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset erikoiskuljetuksissa käytettävältä varoitusajoneuvolta edellytettävästä luokasta, massasta ja väreistä, varoitusajoneuvon va-

roitustauluista, korkeuden mittalaitteista, varoitusvalaisimista, heijastimista ja muista varoituslaitteista sekä varoitusajoneuvossa riittävästä liikenteen ohjauksessa ja turvallisuuden varmistamisessa käytettävistä laitteista ja välineistä.

Tässä pykälässä tarkoitettujen määräysten tulee perustua Euroopassa yleisesti noudatettavaan käytäntöön.

#### 31 §

##### *Tyyppihyväksynnän soveltamisala*

EY-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle, erilliselle tekniselle yksikölle, M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>–T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvolle sekä moottorityökoneelle. Kansallinen tyyppihyväksyntä myönnetään muulle tieliikenteeseen tarkoitettulle ajoneuvolle ja varusteelle sekä moottorityökoneelle. Piensarjatyyppihyväksynnässä sovelletaan 30 §:n 1 momentissa mainittuihin säädöksiin perustuvia määrällisiä rajoituksia. E-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle.

#### 32 §

##### *Tyyppihyväksyntävelvollisuus*

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>–T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvon tulee olla EY-tyyppihyväksytty tai kansallisesti piensarjatyyppihyväksytty.

Edellä 1 momentissa mainittuun ajoneuvo- luokkaan kuuluvaan ajoneuvoon, C-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitettun erikseen myytävän järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tulee olla tyyppihyväksytty. Edellä 30 §:n 1 momentissa mainittujen säädösten mukaisesti tästä voidaan kuitenkin valtioneuvoston asetuksella säätää poikkeuksia L-, C- ja T<sub>1</sub>–T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitettun järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella M-, N- ja O-luokan ajoneuvoon tarkoitettun järjestelmien, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta.

Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta keskeisiltä ajoneuvon käyttöön liittyviltä osilta, järjestelmiltä ja erillisiltä teknisiltä yksiköiltä sekä varusteilta edellytetään tyyppi hyväksyntää. Valtioneuvoston asetuksella säädetään näiden tyyppi hyväksyntävelvollisuudesta tarkemmin.

Edellä 1 momentista poiketen seuraavien uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus saadaan todeta rekisteröintikatsastuksessa:

1) tieliikennekäyttöön yksittäiskappaleena valmistettu tai maahantuotu L- tai T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvo, jota ei ole EY-tyyppi hyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypiksi hyväksytty;

2) toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa kansallisesti piensarjatyypiksi hyväksytty M-, N- tai O-luokan ajoneuvo, jonka kansallisen piensarjatyypiksi hyväksynnän Suomi on 39 a §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla tunnustanut;

3) toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa yksittäishyväksytty M-, N- ja O-luokan ajoneuvo;

4) monivaiheisen tyyppi hyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut muu kuin M-, N- tai O-luokan ajoneuvo.

M-, N- ja O-luokan ajoneuvon yksittäishyväksyntäoikeudesta säädetään 50 b §:ssä.

### 34 §

#### *Tyyppi hyväksyntäviranomainen*

M-, N-, L-, O-, T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>- ja C-luokan ajoneuvon, liikennetraktorin, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon sekä näiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden tyyppi hyväksyntäviranomainen Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

### 36 §

#### *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen tyyppi hyväksynnässä*

Edellä 35 §:ssä tarkoitettu vaatimustenmukaisuus osoitetaan hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan tai asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion hyväksyntäviranomaisen myöntämällä tyyppi hyväksyntätodistuksella tai

nimetyt tutkimuslaitoksen suorittamalla tarkastuksilla, mittauksilla, testeillä ja laskelmilla.

Edellä 1 momentista poiketen auton ja sen perävaunun kansallisen tyyppi hyväksynnän vaatimusten sekä muiden kuin täyttä vastaavuutta 30 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainitun säädöksen mukaisesti edellyttävien EY-piensarjatyypiksi hyväksynnässä sovellettavien vaatimusten täytyminen voidaan osoittaa myös 48 §:ssä tarkoitetun hyväksytyt asian tuntijan selvityksen perusteella tai vähäisin osin tyyppi hyväksyntäviranomaisen suorittamalla tarkastuksilla, mittauksilla, testeillä ja laskelmilla. Kansallisessa tyyppi hyväksynnässä tyyppi hyväksyntäviranomainen voi hyväksyä osoituksena vaatimusten täytymisestä myös toisen ETA-valtion tai asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen selvityksen vaatimustenmukaisuudesta.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun osalta:

1) muiden vaatimusten kuin 30 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohdassa mainittujen säädösten mukaisesti täyttä vastaavuutta edellyttävien vaatimusten vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista kansallisessa piensarjatyypiksi hyväksynnässä;

2) vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista kansallisessa tyyppi hyväksynnässä;

3) siitä, milloin vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa myös 48 §:ssä tarkoitetun hyväksytyt asiantuntijan selvityksen perusteella.

Auton ja sen perävaunun EY-piensarjatyypiksi hyväksynnässä 2 momentissa tarkoitettujen muiden kuin täyttä vastaavuutta edellyttävien vaatimusten sekä auton ja sen perävaunun kansallisen tyyppi hyväksynnän vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista sekä siitä, milloin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa 48 §:ssä tarkoitetun hyväksytyt asiantuntijan selvityksen perusteella, säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa 3 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista asioista tarvittaessa tarkemmat määräykset. Lisäksi

poiketen siitä, mitä 4 momentissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset teknisistä tavoista osoittaa nastojen vaatimustenmukaisuus.

## 39 b §

*Tyyppihyväksynnässä sovellettavat poikkeukset*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä vähäisiä yksittäisiä poikkeuksia tyyppihyväksynnässä. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua.

## 40 §

*Tyyppihyväksyntää koskevat tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa:

1) mitkä ajoneuvot luetaan samaan tyyppiin kuuluviksi;

2) tyyppihyväksyntää koskevien teknisten tietojen ja hyväksyntätietojen ilmoittamisesta ja tallettamisesta tyyppihyväksyntärekisteriin;

3) tarkemmin 39 b §:ssä tarkoitetun poikkeuksen myöntämisen edellytyksistä;

4) mikä on piensarjatyyppihyväksyttävien ajoneuvojen suurin rekisteriin merkittävä määrä vuodessa;

5) millä ehdoin toisessa ETA-valtiossa M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvolle myönnetty kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä on voimassa Suomessa;

6) mikä on Suomessa tunnustetulla toisen ETA-valtion myöntämällä piensarjatyyppihyväksynnällä hyväksyttävien ajoneuvojen suurin rekisteriin merkittävä, myytävä tai käyttöön otettava määrä vuodessa.

Tyyppihyväksyntämenettelystä, tyyppihyväksynnän voimassaolosta, tyyppihyväksyntätodistuksen antamisesta ja käytettävästä lomakkeesta sekä myönnetyn, muutetun, peruutetun ja evätyn hyväksynnän ilmoittamisesta muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille,

Euroopan komissiolle ja kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## 41 a §

*Vaatimustenmukaisuuden varmentaminen CE-merkinnällä*

Polkupyörän, moottorikelkan, ajoneuvon osan, järjestelmän tai erillisen teknisen yksikön, josta säädetään tässä laissa tai sen nojalla, tulee olla varustettu CE-merkinnällä, jos Euroopan unionin lainsäädännössä sitä edellytetään.

CE-merkintärikkomuksesta säädetään CE-merkintärikkomuksesta annetussa laissa (187/2010).

## 44 b §

*Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus*

-----  
 Jos ajoneuvojen renkaita ei ole merkitty tai kuluttajille annettu tietoja noudattaen renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1222/2009 säädettyjä vaatimuksia, valvontaviranomaisen on meneteltävä siten kuin 42 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään.  
 -----

## 47 §

*Nimetty tutkimuslaitos*

Nimetty tutkimuslaitos tekee vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi 36 §:ssä tai 50 e §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja, tuotannon laadunvalvontaan liittyviä 45 §:n 4 momentissa tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja taikka 78 §:n 2 momentissa tarkoitettujen osien tai varusteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa edellytettäviä testejä ja arviointeja. Nimetyksi tutkimuslaitokseksi voidaan eri-

tyisestä syystä hyväksyä määräajaksi. Valmistaja voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi vain, jos kyseistä teknistä vaatimusta koskevassa Euroopan unionin säädöksessä niin säädetään. Tyyppihyväksyntäviranomainen voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi, jos se täyttää tässä pykälässä säädetyt vaatimukset.

#### 50 a §

##### *Tutkimuslaitosta koskevat tarkemmat säännökset*

Nimetyt tutkimuslaitoksen ja hyväksytyt asiantuntijan hyväksymistä koskevasta menettelystä, arvioinnin ja siitä tehtävän raportin sisällöstä ja nimetyt tutkimuslaitoksen ilmoittamisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa myös nimetyt tutkimuslaitoksen ja hyväksytyt asiantuntijan hyväksymisen yhteydessä ja valvontaa varten asetettavista toiminnan asianmukaisen suorittamisen kannalta välttämättömistä määräajoista, vaatimuksista, rajoituksista ja ehdoista sekä tutkimuslaitoksen pätevyysaluetietojen pitämisestä julkisesti saatavilla.

#### 60 §

##### *Rekisteröintikatsastus*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on ennen ensirekisteröintiä oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa. Rekisteröintikatsastukseen ei kuitenkaan tarvitse esittää 65 §:ssä tarkoitetulla tavalla ennakkoilmoitettua ja valmiina ajoneuvona tyyppihyväksyttyä ajoneuvoa eikä Suomessa yksittäishyväksyttyä ja ensimmäistä kertaa käyttöön otettavaa ajoneuvoa, jos ajoneuvon hyväksyntä on ensirekisteröintiajankohtana voimassa ja ajoneuvon rakennetta tai varusteita ei ole hyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa viimeisimmän rekisteristä poiston tai viimei-

simmän liikennekäytöstä poiston jälkeen ennen sen ottamista uudelleen liikennekäyttöön, jos:

1) ajoneuvo on ollut rekisteröitynä Suomessa, mutta on poistettu rekisteristä ennen 2 päivää marraskuuta 2007;

2) ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan tahtuvaa vientiä ja siellä rekisteröintiä varten; tai

3) ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä vaurioituneena liikenne- tai autovakuutusasioita hoitavan yhteisön ilmoituksesta.

Edellä 2 momentissa säädetyt lisäksi rekisteröintikatsastus tulee olla suoritettu niin, että ajoneuvon liikennekäyttöön ottamiseen liittyvät edellytykset on voitu tarkastaa asianmukaisesti.

Rekisteröintikatsastuksessa tarkastetaan ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot. Lisäksi tarkastetaan, onko ajoneuvo rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen. Rekisteröintikatsastuksesta annetaan ajoneuvon katsastukseen esittäneelle todistus.

Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan ajoneuvon rekisteröintikatsastuksesta annettu todistus on voimassa kolme kuukautta. Voimassaolo päättyy, jos ajoneuvon tyyppihyväksynnän tai yksittäishyväksynnän voimassaolo päättyy taikka jos ajoneuvo ei enää täytä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia.

Käytetyn ajoneuvon kunto tarkastetaan rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Kuntoa ei tarkasteta, ellei ajoneuvon katsastukseen esittänyt sitä halua, jos:

1) ajoneuvoa ei tarvitse Suomessa lainkaan määräaikaikatsastaa;

2) ajoneuvo on niin uusi, että sitä ei tarvitse Suomessa vielä määräaikaikatsastaa; tai

3) ajoneuvolle on suoritettu määräaikaikatsastus ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa ja:

a) tästä esitetään todistus tai sen jäljennös;

b) tämä katsastus on Suomen määräaikaikatsastuksen toistumistiheyttä koskevien määräaikaikojen mukaan laskettuna edelleen voimassa; sekä

c) tämä katsastus vastaa sisällöllisesti määräaikaikatsastusta koskevien Euroopan unionin säännösten vaatimuksia; rekisteröin-

tikatsastuksen yhteydessä tarkastetaan kuitenkin ne Suomen määräaikaikatsastusta koskevissa säännöksissä säädettyt kohteet, joita ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa suoritettussa määräaikaikatsastuksessa ei ole tarkastettu.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin rekisteröintikatsastuksesta, rekisteröintikatsastuksesta annettavasta todistuksesta sekä rekisteröintikatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan myös säätää, ettei ajoneuvoa 1 ja 2 momentista poiketen tarvitse esittää rekisteröintikatsastukseen, ellei rekisteröintikatsastus ole tarpeen:

- 1) ajoneuvon yksilöimiseksi;
- 2) ajoneuvoa koskevien tietojen ilmoittamiseksi rekisteriin;
- 3) sen tarkastamiseksi, täyttääkö ajoneuvo sitä koskevissa säännöksissä asetetut vaatimukset; tai
- 4) muusta vastaavanlaisesta syystä.

#### 60 a §

##### *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa*

Jos ajoneuvo hyväksytään liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen perusteella, ajoneuvon rakennetta, mittaa tai varustetta koskevan vaatimuksen täytyminen voidaan osoittaa 50 e §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla.

Ajoneuvolle myönnetty, voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä taikka ajoneuvolle Suomessa myönnetty tai tunnustettu voimassa oleva kansallinen piensarjatyypihyväksyntä katsotaan osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta.

Vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa rekisteröintikatsastuksessa otetaan huomioon toisen ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan ajoneuvolle myöntämä yksittäishyväksyntätodistus tai muu viranomaisen myöntämä todistus, josta ilmenevät ajoneuvolle tehdyt tarkastukset.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään siitä, milloin muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa voidaan 1 momentissa säädetyistä poiketen osoittaa 50 e §:n 2 mo-

mentin 1–4 kohdassa tarkoitetulla tavalla taikka vähäisiltä osin katsastustoimipaikan tekemillä tarkastuksilla, mittauksilla, laskelmilla ja selvityksillä. Auton ja sen perävaunun osalta mainituista asioista säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista rekisteröintikatsastuksessa.

Edellä 4 momentissa säädetyistä poiketen Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa määräykset käytettynä maahantuodun, muutetun ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista niiden muutosten osalta, jotka koskevat muita kuin 30 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa EU-säädöksissä määritellyjä osia ja ominaisuuksia.

#### 61 a §

##### *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutokatsastuksessa*

Vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen muutokatsastuksessa sovelletaan, mitä 60 a §:n 1–3 momentissa säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään siitä, milloin muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuus muutokatsastuksessa voidaan 1 momentissa säädetyistä poiketen osoittaa 50 e §:n 2 momentin 1–4 kohdassa tarkoitetulla tavalla taikka vähäisiltä osin katsastustoimipaikan tekemillä tarkastuksilla, mittauksilla, laskelmilla ja selvityksillä. Auton ja sen perävaunun osalta mainituista asioista säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista muutokatsastuksessa.

Edellä 2 momentissa säädetyistä poiketen Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa määräykset ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista muutokatsastuksessa siltä osin, kuin muutokset koskevat muita kuin 30 §:n

I momentissa tarkoitetuissa EU-säädöksissä määriteltyjä osia ja ominaisuuksia.

## 62 §

### *KytKentäkatsastus*

M- ja N-luokan ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä O-luokan ajoneuvo on esitettävä kytKentäkatsastukseen ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kyseessä on erikoiskuljetukseen hyväksytty ajoneuvoyhdistelmä taikka jos ajoneuvojen mekaaniset kytKentälaitteet, sähköjohtojen kytKentä tai paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus tai sijoitus poikkeavat yleisesti ajoneuvoissa käytettävistä.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa kytKentäkatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä kytKentäkatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, minkä direktiivin, E-säännön tai standardin mukaisia kytKentälaitteita on pidettävä yleisesti käytössä olevina.

## 69 §

### *Sarjan viimeiset ajoneuvot*

Hyväksyntäviranomainen voi ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan hakemuksesta myöntää poikkeuksen ajoneuvon rakennetta ja varusteita koskevasta Euroopan unionin säädöksiin perustuvista vaatimuksista, jollei niissä toisin säädetä:

1) enintään 6 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 7 kuukauden ajaksi valmiille L-luokan ajoneuvoille, moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;

2) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 13 kuukauden ajaksi monivaiheisen tyyppi hyväksynnän perusteella hyväksyttävälle L-luokan ajoneuvoille, moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;

3) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta valmiille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille;

4) enintään 18 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppi hyväksynnän tuloksena valmistuneille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille;

5) enintään 24 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta valmiille T<sub>1</sub>–T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoille;

6) enintään 30 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppi hyväksynnän tuloksena valmistuneille T<sub>1</sub>–T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoille.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille edellisenä kalenterivuonna tai edellisen 12 kuukauden aikana Suomessa käyttöön otetuista M<sub>1</sub>-luokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista ja enintään 30 prosentille kuhunkin muuhun ajoneuvoluokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista. Mainitun prosenttiluvun mukainen ajoneuvomäärä pyöristetään ylöspäin lähimpään kokonaislukuun.

Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen T<sub>1</sub>–T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvojen osalta poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille kahdenä edellisvuotena Suomessa käyttöön otettujen kaikkien asianomaiseen tyyppiin kuuluvien ajoneuvojen lukumäärästä. Kyseinen enimmäismäärä ei kuitenkaan saa olla alle 20.

Edellä 1–3 momentissa tarkoitettua poikkeusta sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin:

1) jotka olivat ETA-valtioiden alueella, kun tyyppi hyväksynnän voimassaolo loppui;

2) jotka on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai kansallisen tyyppi hyväksynnän voimassaoloa osoittavalla todistuksella, joka oli annettu kyseisten ajoneuvojen tyyppi hyväksynnän ollessa vielä voimassa; ja

3) joita ei ollut vielä rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun tyyppi hyväksynnän voimassaolon päättymistä.

Teknisestä menettelystä, sovellettavista määräajoista ja poikkeuksesta rekisteriin tehtävästä merkinnästä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 79 §

*Ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön markkinavalvonta*

Liikenteen turvallisuusvirasto on 6 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen, järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden valmistuksen ja kaupan valvontaviranomainen. Euroopan talousalueen ulkopuolelta Suomeen tapahtuvan tuonin valvonnasta vastaa Tulli.

Edellä 6 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettu kieltö ei koske ajoneuvoja, osia eikä erillisiä teknisiä yksiköitä, jotka käytössä kulumisen tai muun syyn vuoksi ovat alkuperäiseen tarkoitukseensa kelpaamattomia, jos tästä ilmoitetaan näkyvästi kaupan olevaan ajoneuvoon, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön tai sen pakkaukseen tehdyllä merkinnällä tai jos muuten käy selvästi ilmi, että ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö myydään romuksi tai muuhun tarkoitukseen kuin sellaisenaan liikenteessä käytettäväksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto on renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1222/2009 12 artiklassa tarkoitettu valvontaviranomainen.

## 80 §

*Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö*

Jos tyyppihyväksyntäviranomainen arvioi, että jokin 30 §:n 1 momentissa mainituissa säädöksissä tarkoitettu ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenne- tai työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, tyyppihyväksyntäviranomainen voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää ensirekisteröimästä ja myymästä tällaista ajoneuvoa, järjestelmää, osaa tai erillistä teknistä yksikköä. Tyyppihyväksyntäviranomaisen on viipymättä salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoitettava tästä muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille, kyseessä

olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille, Euroopan komissiolle ja, jos 30 §:n 1 momentissa mainitussa säädöksessä niin edellytetään, ajoneuvon valmistajalle sekä ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt.

Jos tyyppihyväksynnän antanut jäsenvaltio riitauttaa sille ilmoitetun 1 momentissa tarkoitettun vaaran, tyyppihyväksyntäviranomaisen on pyrittävä ratkaisemaan erimielisyys neuvottelulla hyväksynnän myöntäneen viranomaisen kanssa.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi, että tässä laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä edellytetyllä CE-merkinnällä varustettu osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle, työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu riittäväillä merkinnöillä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää osan tai erillisen teknisen yksikön myynnin tai käyttöönoton. Liikenteen turvallisuusviraston on tällaisessa tapauksessa meneteltävä kuten 44 a §:ssä säädetään.

Jos polkupyörästä tai muusta kuin tyyppihyväksytystä osasta tai erillisestä teknisestä yksiköstä aiheutuu vaaraa kuluttajan terveydelle tai omaisuudelle, sovelletaan, mitä kuluttajaturvallisuuslaissa (920/2011) säädetään.

## 96 §

*Ajoneuvorikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

5) rikkoo 7 §:ssä säädettyä kieltoa muuttaa ajoneuvo, antaa ajoneuvon muuttua tai varustaa ajoneuvo lisälaitteella,

23) rikkoo 20 §:n 5 momentissa säädettyä poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon tunnusväriytyksen tai tunnusmerkkien käyttöä koskevaa kieltoa,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *ajoneuvorikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 \_\_\_\_\_ .

Tällä lailla kumotaan:

1) kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (1250/2002);

2) traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä hinnattavien laitteiden rakenteesta ja varusteista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (274/2006);

3) vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (1258/2002).

Tämän lain voimaan tullessa käytössä oleva, 15 §:n 3 kohdassa tarkoitettu rekisteröimätön ajoneuvo voidaan hyväksyä rekisteröintikatsastuksessa merkittäväksi rekisteriin

moottorityökoneena, jos ajoneuvo täyttää sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai sitä myöhemmin voimassa olleet moottorityökoneita koskeneet tekniset vaatimukset.

Tämän lain voimaan tullessa käytössä olevan ajoneuvon, joka täyttää sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai sitä myöhemmin voimassa olleet vaatimukset, katsotaan täyttävän tässä laissa ja sen nojalla säädettyt ja määrätyt vaatimukset.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat muut kuin 2 momentissa mainitut ajoneuvolain nojalla annetut tai muutoin sen nojalla voimassa olevat säädökset ja määräykset jäävät voimaan, kunnes niistä toisin säädetään tai määrätään.



## 2.

**Laki****tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* tieliikennelain (267/1981) 2 §:n 14 ja 15 kohta, 25 §:n 2 momentti, 87 §, 88 §:n 3 momentti ja 108 §:n 3 momentti,  
 sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 14 kohta laissa 414/1997, 87 § laeissa 989/1992, 1091/2002 ja 1291/2009, 88 §:n 3 momentti laissa 234/2006 sekä 108 §:n 3 momentti laeissa 1091/2002 ja 387/2011, sekä  
*lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 671/1991, 414/1997 ja 343/2006, 624/2010, uusi 16 kohta, lakiin uusi 48 a, 87 b, 87 c ja 88 e § sekä 96 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1091/2002, uusi 3 momentti, seuraavasti:

## 2 §

*Määritelmiä*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

14) *raitiotiellä* yksinomaan raitiovaunuliikenteelle tarkoitettua tien osaa tai erillistä tietä;

15) *pysäköinnillä* ajoneuvon seisottamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa, ei kuitenkaan lyhytaikaista ajoneuvon seisottamista siihen nousemista tai siitä poistumista tahi ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten;

16) *erikoiskuljetuksella* tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeavaa kuljetusta silloin, kun poikkeaminen on välttämätöntä johtuen jakamattomasta kuormasta, kuorman laadusta tai ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttä-

mästä rakenteesta; erikoiskuljetuksiksi ei kuitenkaan katsota 87 §:n 4 ja 5 momentissa tarkoitettujen poikkeusten nojalla suoritettavia kuljetuksia.

## 2 luku

**Liikennesäännöt**

## 25 §

*Nopeusrajoitukset*

Moottorikäyttöisten ajoneuvojen suurimmista sallituista ajoneuvokohtaisista nopeuksista ja ajoneuvon turvallista käyttöä tietyllä nopeudella koskevista ehdoista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 48 a §

*Poikkeussäännökset erikoiskuljetuksessa*

Erikoiskuljetuksessa saa tarpeellista varovaisuutta noudattaen kuljettaa ajoneuvoa 8, 9, 11 ja 12 §:n säännösten estämättä olosuhteiden edellyttämällä tavalla, jos erikoiskuljetuksen suorittaminen sitä erityisesti vaatii. Samoin saa erikoiskuljetuksessa poiketa tarpeellista varovaisuutta noudattaen muistakin liikennettä koskevista erityisesti moottori- ja moottoriliikennetiellä noudatettavista säännöksistä, jos erikoiskuljetukselle on myönnetty 87 c §:ssä tarkoitettu erikoiskuljetusluopa.

## 87 §

*Ajoneuvon mitat, massat ja kuormaaminen*

Ajoneuvo on kuormattava siten, ettei kuorma voi vaarantaa henkilöitä, vahingoittaa omaisuutta, laahata maata, pudota tielle, pölytä häiritsevästi tai aiheuttaa muuta siihen verrattavaa haittaa taikka synnyttää tarpeetonta melua.

Ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä ei saa kuljettaa useampaa henkilöä kuin ajoneuvon sallittu henkilökuorma on, ellei erikseen toisin säädetä.

Ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä ei saa mitoiltaan eikä massaltaan olla suurempi eikä siinä saa kuljettaa suurempaa tai painavampaa kuormaa kuin tiellä yleisesti sallittuja mittoja ja massoja koskevissa säännöksissä säädetään tai niiden nojalla myönnetyssä poikkeusluvassa sallitaan.

Ajoneuvolle ja ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallituista mitoista ja massoista, yleisesti sallituista mitoista poikkeamisen merkitsemisestä, hinattavan ajoneuvon kytkennän ehdoista, ajoneuvon kuormaamisesta, kuorman varmistamisesta, hinaamisesta sekä näistä myönnettävistä poikkeuksista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksen muualla kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon mitoista ja massoista annetuista säännöksistä. Liikenne-

ja viestintäministeriön asetuksella säädetään Liikenteen turvallisuusviraston myöntämien poikkeusten voimassaoloajasta ja tarvittaessa muista ehdoista, vastavuoroisuuden noudattamisesta poikkeuksia myönnettäessä sekä muista poikkeusten myöntämisen edellytyksistä.

Säännösten tai määräysten vastaisesti kuormatun ajoneuvon saa kuljettaa liikenteen valvojan sopivaksi katsomaan paikkaan ylikuorman purkamiseksi tai virheellisen kuormauksen korjaamiseksi.

Eläinten kuljettamisesta moottorikäyttöisellä ja hinattavalla ajoneuvolla on lisäksi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

## 87 b §

*Erikoiskuljetuksen suorittaminen*

Edellä 87 §:stä poiketen erikoiskuljetuksen saa suorittaa edellyttäen, että riittävässä määrin ehkäistään kuljetuksesta aiheutuva vaara ja haitta. Erikoiskuljetuksen yhteydessä on tarvittaessa käytettävä varoitusajoneuvoja ja liikenteen ohjaajia.

Erikoiskuljetuksessa kuorma on kuormattava sellaiseen ajoneuvoon tai ajoneuvoyhdistelmään, jolla kuljettaessa ei tarpeettomasti ylitetä tiellä yleisesti sallittuja mittoja eikä massoja. Ensisijaisesti on vältettävä sallitun leveyden ylittämistä ja toissijaisesti korkeuden ylittämistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset:

- 1) erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista;
- 2) erikoiskuljetusyhdistelmissä käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista;
- 3) erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista ja massoista sekä erikoiskuljetuksen kuljetettavan kuorman kuormaamisesta;
- 4) erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman merkitsemisestä;
- 5) muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamisesta erikoiskuljetuksessa;
- 6) erikoiskuljetuksessa noudatettavista nopeusrajoituksista;
- 7) varoitusajoneuvojen ja liikenteen ohjaajien käyttämisestä erikoiskuljetuksessa, pe-

räkkäisten erikoiskuljetusten kuljettamisesta ryhmänä sekä ehdoista erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muista turvallisuusvaatimuksista.

Erikoiskuljetukseen käytettävää ajoneuvoa koskevista teknisistä vaatimuksista sekä ajoneuvon varusteista ja hyväksymisestä säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla.

## 87 c §

*Erikoiskuljetuslupa*

Erikoiskuljetukseen on oltava erikoiskuljetuslupa, jos kuljetus ylittää tiellä yleisesti sallitun massan. Lisäksi erikoiskuljetuslupa vaaditaan, jos liikenneturvallisuus on erityisesti varmistettava kuljetuksen laadun vuoksi tai muusta erityisestä syystä taikka jos kuljetusreitti, jolla kuljetus on mahdollinen, on määritettävä.

Erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) kuljetusta ei voida millään ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä kohtuullisesti suorittaa ylittämättä tiellä yleisesti sallittua mittaa tai massaa;

2) ei ylitetä ajoneuvon eikä ajoneuvoyhdistelmän liikenteessä käytettäväksi hyväksytyä massaa eikä valmistajan sallimaa massaa;

3) ei ylitetä tienpitäjän tielle eikä tielaitteelle määrittämää kantavuutta; ja

4) kuljettaminen on tielaitteiden estämättä mahdollista tai ne ovat tarvittaessa kuljetusta varten tilapäisesti poistettavissa.

Erikoiskuljetusluvan myöntää elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Erikoiskuljetusluvassa voidaan asettaa kuljetuksen reittiä, ajankohtaa ja muita kuljetuksen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä liikenneympäristön suojaamiseksi tarvittavia ehtoja.

Lupaviranomainen voi peruttaa erikoiskuljetusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei noudata erikoiskuljetusta koskevia säännöksiä, määräyksiä tai erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen va-

roitus, jos luvan peruttaminen olisi kohtuutonta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksistä sekä siitä milloin kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa.

## 88 §

*Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus*

Kaikkien liikenteessä käytettävien lasten turvalaitteiden on oltava ajoneuvolaissa sekä sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä asetettujen vaatimusten mukaisesti tyypiltään hyväksytyjä.

## 88 e §

*Linja-auton sammutin ja ensiaputarvikkeet*

Linja-autossa tulee olla sammutin ja sallittua matkustajamäärää vastaavat ensiaputarvikkeet.

## 96 §

*Ajoneuvon käytön estäminen*

Jos erikoiskuljetusluvan haltija ei noudata erikoiskuljetuksesta annettuja säännöksiä ja määräyksiä sekä erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja, poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi keskeyttää kuljetuksen lähimpään tarkoituksenmukaiseen paikkaan kuljetuksessa esiintyneiden puutteiden korjaamiseksi.

## 108 §

*Tarkemmat säännökset*

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa koululaisten ja päivähoitossa olevien lasten kuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, jos näihin kuljetuksiin saadaan valtion tai kunnan tukea.

-----  
Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_  
päivänä kuuta  
20 .

Tämä lain voimaan tullessa voimassa ole-  
vat luvat ovat sellaisinaan voimassa.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa ole-  
vat tieliikennelain nojalla annetut tai muutoin  
sen nojalla voimassa olevat säädökset jäävät  
voimaan, kunnes niistä toisin säädetään.

\_\_\_\_\_

## 3.

**Laki****autoverolain 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* autoverolain (1482/1994) 3 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 266/2003, seuraavasti:

3 §  
Ajoneuvo, joka on aikaisemmin verotettu, verotetaan uudelleen ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan aina uudelleen. Valtioneuvoston asetuksella säädetään huomioon ottaen ajoneu-

vojen osien merkitys ajoneuvon kokonaisuudelle ja osien keskimääräiset osuudet ajoneuvon hinnasta sekä yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

—————  
Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 \_\_\_\_\_.

Helsingissä 11 päivänä syyskuuta 2014

**Pääministeri**

**ALEXANDER STUBB**

Liikenne- ja kuntaministeri *Paula Risikko*

## 1.

**Laki****ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* ajoneuvolain (1090/2002) 36 a §, 48 §:n 3 momentti, 96 §:n 1 momentin 16 kohta ja 99 §:n 2 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 36 a § laeissa 362/2006 ja 226/2009, 48 §:n 3 momentti laissa 276/2010, 96 §:n 1 momentin 16 kohta laissa 226/2009 sekä 99 §:n 2 momentti laissa 1328/2004,

*muutetaan* 1 §:n 5 momentti, 4 §:n 1 momentti, 6, 7, 14, 15, 17, 19–21, 24, 25, 27–29, 31, 32, 34, 36, 40 ja 41 a §, 47 §:n 1 momentti, 50 a, 60, 60 a, 62, 69, 79 ja 80 § sekä 96 §:n 1 momentin 5 ja 23 kohta,

sellaisena kuin niistä ovat 1 §:n 5 momentti, 6, 15, 17, 28, 29, 31, 32 ja 36 §, 47 §:n 1 momentti, 50 a, 60, 60 a ja 69 § sekä 96 §:n 1 momentin 5 ja 23 kohta laissa 226/2009, 7 ja 62 § osaksi laissa 226/2009, 14 § laissa 1328/2004, 20 § laissa 233/2007, 24 ja 34 § laissa 276/2010, 25 § osaksi laissa 1328/2004, 27 § osaksi laissa 276/2010, 40, 79 ja 80 § laeissa 226/2009 ja 276/2010 sekä 41 a § laeissa 326/2006 ja 226/2009, sekä

*lisätään* lakiin uusi 7 a, 13 a §, 24 a, 27 a, 29 b ja 39 b §, ja 44 b §:ään, sellaisena kuin se on laissa 226/2009, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, ja lakiin uusi 61 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

1 §

*Soveltamisala**Ehdotus*

1 §

*Soveltamisala*


---

Tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä sovelletaan sotilasajoneuvoihin. Puolustusministeriön asetuksella voidaan säätää, jos se on sotilasajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta tarpeen, että kaikkia tämän lain ja sen nojalla annettuja säännöksiä ei sovelleta tällaisiin sotilasajoneuvoihin.

---

Tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä *ja määräyksiä* sovelletaan sotilasajoneuvoihin. *Jos sotilasajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta on tarpeen*, puolustusministeriön asetuksella voidaan *kuitenkin* säätää *poikkeuksia* tämän lain ja sen nojalla annetuista säännöksistä *sekä pääesikunnan määräyksellä* voidaan antaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksistä *poikkeavia määräyksiä*.

## 4 §

*Ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset*

Ajoneuvon on oltava liikenteeseen soveltuva ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen sekä ajoneuvoa koskevien säännösten mukainen. Ajoneuvon rakenne, varusteet ja ulkopuolinen muoto eivät saa aiheuttaa vaaraa.

## 4 §

*Ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset*

Ajoneuvon on oltava liikenteeseen soveltuva ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen sekä ajoneuvoa koskevien säännösten ja määräysten mukainen. Ajoneuvon rakenne, varusteet, ulkopuolinen muoto ja materiaali eivät saa aiheuttaa vaaraa.

## 6 §

*Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksyntä liikenteeseen*

Ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen käyttö liikenteessä on kielletty, jollei ajoneuvotyyppiä tai yksittäistä ajoneuvoa, järjestelmää, osaa, erillistä teknistä yksikköä tai varustetta ole asianmukaisesti hyväksytty liikenteeseen.

Ajoneuvoa, joka ei ole tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukainen ja jota ei ole näiden säännösten mukaisesti varustettu hyväksyntämerkinnällä tai CE-merkinnällä, jos sellaista on säännöksissä edellytetty, ei saa uutena tieliikennekäyttöön tai moottorikelkkaa maastoliikennekäyttöön tarkoitettuna myyntitarkoituksessa tuoda maahan eikä valmistaa Suomessa myytäväksi, pitää kaupan taikka myydä tai muuten luovuttaa.

Järjestelmää, osaa, erillistä teknistä yksikköä ja varustetta, joka ei ole tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukainen ja jota ei ole näiden säännösten mukaisesti varustettu hyväksyntämerkinnällä tai CE-merkinnällä, jos sellaista on säännöksissä edellytetty, ei saa tie- tai maastoliikennekäyttöön tarkoitettuna myyntitarkoituksessa tuoda maahan eikä valmistaa Suomessa myytäväksi, pitää kaupan taikka myydä tai muuten luovuttaa.

## 6 §

*Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksyminen liikenteeseen*

Ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen käyttö liikenteessä on kielletty, jollei ajoneuvotyyppiä tai yksittäistä ajoneuvoa, järjestelmää, osaa, erillistä teknistä yksikköä tai varustetta ole asianmukaisesti hyväksytty liikenteeseen. *Hyväksyntää hakevan on esitettävä hyväksyntää varten säännöksissä ja määräyksissä edellytetyt asiakirjat ja muut selvitykset.*

Ajoneuvoa, joka ei ole tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukainen ja jota ei ole näiden säännösten ja määräysten mukaisesti varustettu hyväksyntämerkinnällä tai CE-merkinnällä, jos sellaista on säännöksissä tai määräyksissä edellytetty, ei saa uutena tieliikennekäyttöön tai moottorikelkkaa maastoliikennekäyttöön tarkoitettuna myyntitarkoituksessa tuoda maahan eikä valmistaa Suomessa myytäväksi, pitää kaupan taikka myydä tai muuten luovuttaa.

Järjestelmää, osaa, erillistä teknistä yksikköä ja varustetta, joka ei ole tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukainen ja jota ei ole näiden säännösten ja määräysten mukaisesti varustettu hyväksyntämerkinnällä tai CE-merkinnällä, jos sellaista on säännöksissä tai määräyksissä edellytetty, ei saa tie- tai maastoliikennekäyttöön tarkoitettuna myyntitarkoituksessa tuoda maahan eikä valmistaa Suomessa myytäväksi, pitää kaupan taikka myydä tai muuten

Ajoneuvon sekä järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksynnästä säädetään 5, 5 a, 5 c ja 7 luvussa sekä ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen maahantuonnin, valmistuksen ja kaupan valvonnasta 10 luvussa.

## 7 §

*Ajoneuvon rakenteen muuttaminen, ajoneuvon rakentaminen ja vaurioituneen ajoneuvon kunnostaminen*

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rakennetta ei saa käyttöönoton jälkeen muuttaa sellaiseksi, ettei ajoneuvo enää täytä sitä koskevia vaatimuksia, ellei liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetä vähäisistä poikkeuksista toisin. Jos ajoneuvon alkuperaisista osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän, ajoneuvolle tulee antaa uusi valmistenumero. Tällainen ensimmäistä kertaa käyttöön otettava M-, N- ja O-luokan ajoneuvo on yksittäishyväksyttävä ja muu ajoneuvo esitettävä rekisteröintikatsastuksessa hyväksyttäväksi. Ajoneuvo merkitään rekisteriin rakennettuna ajoneuvona tai rakennettuna ja muutettuna ajoneuvona. *Rakennetun ajoneuvon autoverosta säädetään autoverolaissa (1482/1994).*

Ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvosta, ajoneuvon rakenteen muuttamisen ehdoista, vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon rakentamisesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

luovuttaa.

Ajoneuvon sekä järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksynnästä säädetään 5, 5 a, 5 c ja 7 luvussa sekä ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen maahantuonnin, valmistuksen ja kaupan valvonnasta 10 luvussa.

## 7 §

*Ajoneuvon **muuttaminen, rakentaminen ja korjaaminen***

Liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa käyttöönoton jälkeen *korjata*, muuttaa, antaa muuttua tai varustaa lisälaitteella siten, ettei ajoneuvo enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Ajoneuvon iän ja luontaisen kuluminen vuoksi ajoneuvosta turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei myöskään saa lisääntyä vähäistä enempää.

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista sekä vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista. Poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset myös ajoneuvoon sen erityiskäyttöä varten asennettavien valaisimien ja muiden lisälaitteiden turvallisuusvaatimuksista.*



## 7 a §

*Kanta-ajoneuvo, korjattu ajoneuvo ja rakennettu ajoneuvo*

**Kanta-ajoneuvo** on ajoneuvoyksilö, jonka alkuperäisistä osista enemmän kuin 50 prosenttia muodostaa osan ajoneuvosta, jota on korjattu tai joka on koottu osista. **Korjattu ajoneuvo** on liikennevahingon, korroosion tai muun syyn johdosta vaurioitunut ja sen jälkeen kunnostettu ajoneuvo, jolla on kanta-ajoneuvo ja jonka alkuperäisistä osista vähintään 25 prosenttia on vaihdettu; korjattu ajoneuvo on myös osista koottu ajoneuvo. Korjattu ajoneuvo merkitään rekisteriin kanta-ajoneuvon tunnistetiedoilla.

(ks. 7 §:n 1 momentti)

Jos ajoneuvon alkuperäisistä osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän, ajoneuvolle tulee antaa uusi valmistenumero (**rakennettu ajoneuvo**). Tällainen ensimmäistä kertaa käyttöön otettava M-, N- ja O-luokan ajoneuvo on yksittäishyväksyttävä ja muu ajoneuvo esitettävä rekisteröintikatsastuksessa hyväksyttäväksi.

(ks. 7 §:n 2 momentti)

Ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvosta ja näiden osuuksien määrittämiseksi edellytettävistä selvityksistä ja valmistenumeron antamisesta sekä siitä, milloin rakennettu tai korjattu ajoneuvo katsotaan rakennetuksi ja muutetuksi taikka korjatuksi ja muutetuksi ajoneuvoksi säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## 13 a §

*L-luokan ajoneuvojen luokitusta koskevat tarkemmat määräykset*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä L-luokan ajoneuvojen alaluokista.

## 14 §

*Traktori*

T- ja C-luokan ajoneuvo sekä liikennetrak-

## 14 §

*Traktori*

T- ja C-luokan ajoneuvo sekä liikennetrak-

tori (*traktori*) on moottorikäyttöinen pyörillä tai telaketjuilla varustettu ajoneuvo:

- 1) jossa on vähintään kaksi akselia;
- 2) jonka suurin rakenteellinen nopeus on vähintään kuusi kilometriä tunnissa;
- 3) jonka toiminta perustuu ensi sijassa vetävään voimaan; sekä
- 4) joka on erityisesti tarkoitettu vetämään, työntämään, kuljettamaan ja käyttämään tiettyjä maa- tai metsätaloudessa käytettäviksi tarkoitettuja vaihdettavissa olevia laitteita taikka vetämään maa- tai metsätaloudessa käytettäviä perävaunuja.

Traktori voi olla varustettu kuormien kuljettamiseen maa- tai metsätalouden harjoittamisen yhteydessä, ja siinä voi olla matkustajien istuimia. Traktoriksi ei kuitenkaan lueta erityisesti metsätalouskäyttöön suunniteltuja koneita, kuten juonto- ja kuormatraktoreita, jotka määritellään standardissa ISO 6814:2000, eikä maansiirtokoneiden, jotka määritellään standardissa ISO 6165:2001, alustalle rakennettuja metsäkoneita.

Traktorit jaetaan ominaisuuksiensa perusteella seuraaviin luokkiin:

- 1) T<sub>1</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, kuljettajaa lähinnä olevan akselin pienin raideväli vähintään 1,15 metriä, omamassa ajokuntoisena yli 0,6 tonnia ja maavara enintään yksi metri;
- 2) T<sub>2</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, pienin raideväli alle 1,15 metriä, omamassa ajokuntoisena yli 0,6 tonnia ja maavara enintään 0,60 metriä; jos traktorin painopisteen korkeusarvo maanpinnasta mitattuna jaettuna kaikkien akseleiden pienimpien raidevälien keskiarvolla on yli 0,90, suurin rakenteellinen nopeus saa olla enintään 30 kilometriä tunnissa;
- 3) T<sub>3</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa ja omamassa ajokuntoisena enintään 0,6 tonnia;

4) liikennetraktori: tavaran kuljetukseen tarkoitettujen kuormaa kantavien nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustetut traktorit;

tori (*traktori*) on moottorikäyttöinen pyörillä tai telaketjuilla varustettu ajoneuvo:

- 1) jossa on vähintään kaksi akselia;
- 2) jonka suurin rakenteellinen nopeus on vähintään kuusi kilometriä tunnissa;
- 3) jonka toiminta perustuu ensi sijassa vetävään voimaan; sekä
- 4) joka on erityisesti tarkoitettu vetämään, työntämään, kuljettamaan ja käyttämään tiettyjä maa- tai metsätaloudessa käytettäviksi tarkoitettuja vaihdettavissa olevia laitteita taikka vetämään maa- tai metsätaloudessa käytettäviä perävaunuja.

Traktori voi olla varustettu kuormien kuljettamiseen maa- tai metsätalouden harjoittamisen yhteydessä, ja siinä voi olla matkustajien istuimia. Traktoriksi ei kuitenkaan lueta erityisesti metsätalouskäyttöön suunniteltuja koneita, kuten juonto- ja kuormatraktoreita, jotka määritellään standardissa ISO 6814:2009, eikä maansiirtokoneiden, jotka määritellään standardissa ISO 6165:2012, alustalle rakennettuja metsäkoneita.

Traktorit jaetaan ominaisuuksiensa perusteella seuraaviin luokkiin:

- 1) T<sub>1</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, kuljettajaa lähinnä olevan akselin pienin raideväli vähintään 1,15 metriä, omamassa ajokuntoisena yli 0,6 tonnia ja maavara enintään yksi metri;
- 2) T<sub>2</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, pienin raideväli alle 1,15 metriä, omamassa ajokuntoisena yli 0,6 tonnia ja maavara enintään 0,60 metriä; jos traktorin painopisteen korkeusarvo maanpinnasta mitattuna jaettuna kaikkien akseleiden pienimpien raidevälien keskiarvolla on yli 0,90, suurin rakenteellinen nopeus saa olla enintään 30 kilometriä tunnissa;
- 3) T<sub>3</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa ja omamassa ajokuntoisena enintään 0,6 tonnia;
- 4) T<sub>4</sub>-luokka: erityiskäyttöön tarkoitettujen pyörillä varustettujen traktorien, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa;

5) liikennetraktori: tavaran kuljetukseen tarkoitettujen kuormaa kantavien nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustetut traktorit;

liikennetraktori on myös muu traktori, jota käytetään tavarankuljetukseen kytkentämasaltaan yli 10 tonnin perävaunulla varustettuna; liikennetraktoriksi ei kuitenkaan katsota traktoria, jota käytetään polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitettuihin kuljetuksiin; liikennetraktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa;

5) C-luokka: telaketjuin liikkuvat ja ohjattavat traktorit.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa traktorin alaluokista.

liikennetraktori on myös muu traktori, jota käytetään tavarankuljetukseen kytkentämasaltaan yli 10 tonnin perävaunulla varustettuna; liikennetraktoriksi ei kuitenkaan katsota traktoria, jota käytetään polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitettuihin kuljetuksiin; liikennetraktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa;

6) C-luokka: telaketjuin liikkuvat ja ohjattavat traktorit.

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä traktorien alaluokista.*

## 15 §

*Moottorityökone*

*Moottorityökone on:*

1) omalla käyttövoimallaan liikkuva ajoneuvo, joka on suunniteltu ja rakennettu työkoneeksi ja joka ei rakenteensa takia sovellu matkustajien eikä tavaroiden kuljettamiseen; auton alustalle asennettua työkoneetta ei pidetä moottorityökoneena;

2) perävaunujen ja kuljetusalustojen siirtoon satamassa tai muulla terminaali-alueella valmistettu vetotrukki, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, jollei ajoneuvoa ole pidettävä kuorma-autona tai liikennetraktorina.

## 15 §

*Moottorityökone*

*Moottorityökone on:*

1) omalla käyttövoimallaan liikkuva ajoneuvo, joka on suunniteltu ja rakennettu työkoneeksi ja joka ei rakenteensa takia sovellu matkustajien eikä tavaroiden kuljettamiseen; auton alustalle asennettua työkoneetta ei pidetä moottorityökoneena;

2) perävaunujen ja kuljetusalustojen siirtoon satamassa tai muulla terminaali-alueella valmistettu vetotrukki, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, jollei ajoneuvoa ole pidettävä kuorma-autona tai *traktorina*;

3) *työmaalla tehtäviin kuljetuksiin, kuten maa-ainesten kuljetuksiin tarkoitettu muu ajoneuvo kuin traktori (dumpperi), jollei ajoneuvoa ole pidettävä kuorma-autona.*

## 17 §

*Perävaunu ja hinattava laite*

*O<sub>1</sub>-O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvo (auton perävaunu) on hinattava ajoneuvo.*

Auton perävaunut jaetaan kokonaismassan perusteella seuraaviin luokkiin:

1) O<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon (*kevyt perävaunu*) kokonaismassa on enintään 0,75 tonnia;

2) O<sub>2</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on

## 17 §

*Perävaunu ja hinattava laite*

*O<sub>1</sub>-O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvo (auton perävaunu) on hinattava ajoneuvo.*

Auton perävaunut jaetaan kokonaismassan perusteella seuraaviin luokkiin:

1) O<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon (*kevyt perävaunu*) kokonaismassa on enintään 0,75 tonnia;

2) O<sub>2</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on

suurempi kuin 0,75 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia;

3) O<sub>3</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia mutta enintään 10 tonnia;

4) O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 10 tonnia.

*R-luokan ajoneuvo on tavarankuljetukseen tarkoitettu traktorin perävaunu.*

*Hinattava laite* on auton perävaunu tai muuhun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kuin autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo, jota ei ole tarkoitettu henkilöiden tai tavaroiden kuljetukseen eikä matkailuun.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään perävaunujen jaosta alaluokkiin rakenteen perusteella ja muista kuin auton perävaunuista.

suurempi kuin 0,75 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia;

3) O<sub>3</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia mutta enintään 10 tonnia;

4) O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 10 tonnia.

*Hinattava laite* on auton perävaunu tai muuhun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kuin autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo, jota ei ole tarkoitettu henkilöiden tai tavaroiden kuljetukseen eikä matkailuun.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi antaa Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia säännöksiä auton perävaunujen jaosta alaluokkiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin lainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarkempia määräyksiä muiden perävaunujen kuin auton perävaunujen luokittelusta ja muuhun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kuin autoon kytkettävien hinattavien laitteiden alaluokista.

## 19 §

### *Moottorittomat ajoneuvot*

*Polkupyörällä* tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua, vähintään kaksipyöräistä, polkimin tai käsikammin varustettua moottoritonta ajoneuvoa. Polkupyöräksi katsotaan myös sellainen enintään 250 W:n tehoisella sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.

## 19 §

### *Muut moottorittomat ajoneuvot*

*Polkupyörällä* tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua, vähintään kaksipyöräistä, polkimin tai käsikammin varustettua moottoritonta ajoneuvoa. Polkupyöräksi katsotaan myös sellainen enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. *Polkupyöräksi* katsotaan myös potkupyörä tai muu vastaava moottoriton ja istuimeton ajoneuvo, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten kuten heijastin- ja valaisinvaatimusten täyttymistä.

Moottorittomaksi ajoneuvoksi katsotaan myös tieliikenteeseen tarkoitettu ja varustettu

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa muiden moottorittomien ajoneuvojen luokittelusta.

*eläimen vetämä vaunu ja reki, jolta koon ja käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää keskeisten ajoneuvoja koskevien turvallisuusvaatimusten kuten heijastin- ja valaisinvaatimusten täyttymistä.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin lainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä muiden moottorittomien ajoneuvojen kuin perävaunujen ja hinattavien laitteiden luokittelusta.*

## 3 luku

**Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tarkempi luokitus**

## 20 §

*Pelastusauto, poliisiajoneuvo ja rajavartiolaitoksen ajoneuvo*

*Pelastusauto on palo- ja 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 kunnan tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, valtion pelastushallinnon oppilaitoksen tai Ilmailulaitoksen hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan palo- ja pelastustoimen tehtäviin. Pelastusauto on myös palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle.*

*Poliisiajoneuvo on poliisin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo.*

*Rajavartiolaitoksen ajoneuvo on rajavartiolaitoksen käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo.*

Sisäasiainministeriön asetuksella säädetään pelastustoimen edellyttämistä pelastusauton rakenteesta, varusteista ja väristä sekä poliisiajoneuvon ja rajavartiolaitoksen ajoneuvon varusteista sekä tunnusväriytyksestä ja -merkeistä. Mainitun asetuksen mukaista poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon tunnusväriytystä tai -merkkejä ei saa käyt-

## 3 luku

**Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tarkempi luokitus**

## 20 §

*Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen ajoneuvo*

*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 kunnan tai kuntayhtymän pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon 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.*

*Poliisiajoneuvo on poliisin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo.*

*Rajavartiolaitoksen ajoneuvo on rajavartiolaitoksen käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo.*

*Tullin ajoneuvo on Tullin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo.*

*Sisäministeriön asetuksella säädetään pelastustoimen edellyttämistä pelastusauton rakenteesta, varusteista ja väristä sekä poliisiajoneuvon ja rajavartiolaitoksen ajoneuvon varusteista sekä tunnusväriytyksestä ja -merkeistä. Edellä tarkoitettujen asetuksen mukaista poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon tunnusväriytystä ja -merkkejä ei saa*

tää muissa ajoneuvoissa. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään pelastusauton, poliisiajoneuvon ja rajavartiolaitoksen ajoneuvon merkki- ja varoitusvalaisimista sekä äänimerkinantolaitteista.

## 21 §

*Sairasauto*

*Sairasauto* on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen valmistettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

*Autoverolaisissa säädetään tarvittaessa sellaisen sairausauton, joka on verovapaa tai josta suoritetaan alennettua veroa, rakenteesta ja varusteista.* Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa sairausautojen tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksista, suorituskyvystä sekä lääkinnällisistä ja muista varusteista. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään sairausauton merkki- ja varoitusvalaisimista sekä äänimerkinantolaitteista.

## 24 §

*Museoajoneuvo*

Katsastustoimipaikka hyväksyy *museoajoneuvoksi* valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön enintään kuusi kuukautta aikaisemmin antaman lausunnon perusteella ajoneuvon, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä museoajoneuvon entistämisestä ja sen osien vaihtamisesta aikaisempaa liikenneturvallisemmiksi sekä 1 momentissa tarkoitettua lausunnon sisällöstä.

käyttää muissa ajoneuvoissa. *Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset pelastusauton, poliisiajoneuvon, Tullin ajoneuvon ja rajavartiolaitoksen ajoneuvon erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.*

## 21 §

*Ambulanssi*

*Ambulanssi* on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen valmistettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa *ambulanssien* tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksista, suorituskyvystä sekä lääkinnällisistä ja muista varusteista. *Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset ambulanssin erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.*

## 24 §

*Museoajoneuvo*

Katsastustoimipaikka hyväksyy *museoajoneuvoksi* valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön *aikaisintaan* kuusi kuukautta aikaisemmin antaman lausunnon perusteella ajoneuvon, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa, *entisoity tai konservoitu* asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa *tarvittaessa* määräyksiä museoajoneuvon *entisoimisesta ja konservoinnista sekä museoajoneuvon asennettaviksi sallittavista tarkoitukseenmukaisista korvaavista osista* ja osien vaihtamisesta aikaisempaa liikenneturvallisemmiksi sekä 1 momentissa tarkoitettua lausunnon sisällöstä.

## 24 a §

*Erikoiskuljetusajoneuvo*

*Erikoiskuljetusajoneuvo on tieliikennelain 2 §:n 16 kohdassa tarkoitettuun erikoiskuljetukseen hyväksytty ajoneuvo, joka kuormattomana ylittää tiellä yleisesti sallitut mitat, taikka joka on hyväksytty kuormattuna tai kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitut massat ylittävään kuljetukseen.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset erikoiskuljetusajoneuvon liikennekäyttöön hyväksymisessä sovellettavista erikoiskuljetusajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämistä teknisistä lisävaatimuksista ja poikkeuksista ajoneuvoa koskevista teknisistä vaatimuksista. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset näitä vaatimuksia koskevista vaatimustenmukaisuuden osoittamisen teknisistä toteuttamistavoista.*

## 4 luku

**Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet, varusteet ja ympäristöominaisuudet**

## 25 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

Turvallista käyttämistä varten liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on oltava:

- 1) luotettava ja varmatoiminen ohjauslaite;
- 2) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa, polkupyörässä sekä auton ja liikennetraktorin perävaunussa käyttöjarru;
- 3) renkaat ja vanteet taikka telat tai jalakset, jotka vastaavat niille kohdistuvaa kuormitusta;
- 4) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa paloturvallinen polttoainejärjestelmä;
- 5) tarpeelliset valaisimet, heijastimet ja heijastavat tunnuskilvet;
- 6) varoituskolmio, jos ajoneuvon kokonaisuudessa on suurempi kuin 500 kg;

## 4 luku

**Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet, varusteet ja ympäristöominaisuudet**

## 25 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on turvallista käyttämistä varten oltava:

- 1) luotettava ja varmatoiminen ohjauslaite;
- 2) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa, polkupyörässä sekä auton ja liikennetraktorin perävaunussa käyttöjarru;
- 3) renkaat ja vanteet taikka telat tai jalakset, jotka vastaavat niille kohdistuvaa kuormitusta;
- 4) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa paloturvallinen polttoainejärjestelmä;
- 5) tarpeelliset valaisimet, heijastimet ja heijastavat tunnuskilvet;
- 6) varoituskolmio, jos ajoneuvon kokonaisuudessa on suurempi kuin 500 kg; *O<sub>1</sub>-luokan ajoneuvossa ja muussa hinattavassa*

7) M- ja N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon ohjaamossa ja matkustajatilassa kuljettajaa ja matkustajia törmäystilanteessa suojaavat rakenteet ja laitteet;

8) kuljettajalla riittävä näkyvyys eteen, sivuille ja taakse; näkyvyys taakse saadaan tarvittaessa järjestää taustapeilien avulla tai muulla vastaavalla järjestelmällä;

9) ajoneuvossa, jonka ohjaamo on umpinainen, tuulilasi ja tarpeelliset laitteet näkyvyyden varmistamiseksi tuulilasin läpi kaikissa sääoloissa;

10) tarpeelliset laitteet ja rakenteet kevyiden ajoneuvojen suojaamiseksi törmäystilanteissa;

11) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja polkupyörässä äänimerkinantolaite;

12) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa nopeusmittari sekä M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvossa nopeudenrajoitin;

13) neli- tai useampipyöräisessä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa peruutuslaite.

Luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvossa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei saa olla muussa ajoneuvossa.

M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>- ja L<sub>3e</sub>-L<sub>7e</sub>-luokan ajoneuvossa on oltava laite ajoneuvon luvattoman käytön estämiseksi.

*ajoneuvossa, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg ja jonka vetoajoneuvossa on varoituskolmio, riittää, jos varoituskolmio on vetoajoneuvossa;*

7) M- ja N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon ohjaamossa ja matkustajatilassa kuljettajaa ja matkustajia törmäystilanteessa suojaavat rakenteet ja laitteet;

8) kuljettajalla riittävä näkyvyys eteen, sivuille ja taakse; näkyvyys taakse saadaan tarvittaessa järjestää taustapeilien avulla tai muulla vastaavalla järjestelmällä;

9) ajoneuvossa, jonka ohjaamo on umpinainen, tuulilasi ja tarpeelliset laitteet näkyvyyden varmistamiseksi tuulilasin läpi kaikissa sääoloissa;

10) tarpeelliset laitteet ja rakenteet kevyiden ajoneuvojen suojaamiseksi törmäystilanteissa;

11) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja polkupyörässä äänimerkinantolaite;

12) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa nopeusmittari sekä M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvossa nopeudenrajoitin;

13) neli- tai useampipyöräisessä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa peruutuslaite;

*14) rakenteet, jotka turvaavat riittävän ohjattavuuden, riittävät kaarreajo- ja jarrutusominaisuudet sekä kääntyvyyden;*

*15) pyörillä varustetussa ajoneuvossa riittävä maavara;*

*16) tavaran kuljetukseen käytettävässä ajoneuvossa turvalliset ja kuljetettavalle kuormalle soveltuvat kuormatilan rakenteet, laitteet ja varusteet;*

*17) perävaunussa sekä ajoneuvossa, jota käytetään perävaunun tai hinattavan laitteen vetoon, varmatoiminen ja kestävä kytkentälaite.*

Luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvossa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei saa olla muussa ajoneuvossa.

M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>- ja L<sub>3e</sub>-L<sub>7e</sub>-luokan ajoneuvossa on oltava laite ajoneuvon luvattoman käytön estämiseksi.

*EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1 ja 3 momentissa säädetyt vaatimukset.*

*Käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1 ja 3 momentissa säädetyt vaatimukset, jos se täyttää ne tekniset vaatimukset, jotka*



Ajopiirturista säädetään tieliikenteen valvontalaitteista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3821/85. Sen lisäksi, mitä sanotussa asetuksessa säädetään, liikennetraktorissa tulee olla ajopiirturi, kun liikennetraktoria käytetään luvanvaraisessa tavaraliikenteessä.

## 27 §

*Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat tarkemmat säännökset*

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista sekä valmistenumeroista ja -kilvestä säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää ajoneuvon käyttötarkoituksesta, liikenneturvallisuuden vaatimuksista ja vaatimusten teknisestä toteutettavuudesta johtuvia poikkeuksia rakenteita, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavista valtuuksista yksittäisten poikkeusten myöntämiseen ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista tämän lain nojalla annetuista säännöksistä, edellyttäen että poikeus ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua, säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Tieliikennekäyttöön tarkoitettua ajoneuvossa on kuitenkin aina oltava I momentin 6 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti varoituskolmio.

Ajopiirturista säädetään tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen muuttamisesta (EY) N:o 561/2006 muuttamista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 165/2014. Sen lisäksi, mitä mainitussa asetuksessa säädetään, liikennetraktorissa tulee olla ajopiirturi, kun liikennetraktoria käytetään luvanvaraisessa tavaraliikenteessä.

## 27 §

*Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää muuta ajoneuvoa kuin autoa ja sen perävaunua koskevia poikkeuksia 25 §:n I momentissa säädetyistä vaatimuksista. Poikkeusten tulee olla tarpeellisia, kun otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus, liikenneturvallisuuden vaatimukset ja ajoneuvoa koskevien vaatimusten toteutettavuus.

Liikennekäyttöön hyväksyttävän auton ja sen perävaunun rakenteesta, hallintalaitteista, varusteista, järjestelmistä, osista ja erillisistä teknisistä yksiköistä sekä valmistenumeroista ja valmistajan kilvestä säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää autoa ja sen perävaunua koskevia poikkeuksia 25 §:n I momentissa säädetyistä vaatimuksista. Poikkeusten tulee olla tarpeellisia, kun otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus, liikenneturvallisuuden vaatimukset ja ajoneuvoa koskevien vaatimusten toteutettavuus.

Vammaisen kuljettajan tai vammaisen matkustajan käyttöön tarkoitettu ajoneuvo voidaan hyväksyä liikennekäyttöön, vaikka eri-

*koislaite ei olisi säädetyn mukainen, edellyttäen, että liikenneturvallisuus ei merkittävästi vaarannu.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää yksittäistä ajoneuvoa varten luvan poiketa ajoneuvon rakenteita, hallintalaitteita, varusteita, järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja muita vastaavia hyväksynnän kohteita koskevista, turvallisuuteen liittyvistä tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä. Poikkeusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei lisää turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää eikä vääristä kilpailua. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin poikkeusluvan myöntämisen edellytyksistä.*

#### 27 a §

*Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset*

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa 27 §:n 2 momentista poiketen tekniset määräykset:*

*1) paineilmajarruilla varustettujen autojen ja niiden perävaunujen jarrujärjestelmää koskevista kansallisessa tyyppihyväksynnässä, yksittäishyväksynnässä, rekisteröintikatastuksessa ja muutokatsastuksessa sovellettavista vaihtoehtoisista vaatimuksista;*

*2) liikennekäyttöön sallittuja nastoja ja nastarenkaita koskevista vaatimuksista.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:*

*1) muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun rakennetta ja ominaisuuksia koskevista vaatimuksista;*

*2) muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun valmistenumeroa ja valmistajan kilpeä koskevista vaatimuksista;*

*3) muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja varusteita koskevista vaatimuksista;*

*4) tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen kuormakorien ja kuormatilojen vaatimuksista, kuorman varmistamiseen käytettävistä kiinnityspisteistä sekä suojarakenteista;*

*5) kuorman sitomiseen ja varmistamiseen*

käytettävistä sidonta- ja kiinnitysvälineistä;

6) ajoneuvojen käyttöön liittyvistä, muista kuin 1–3 kohdassa ja 27 §:n 2 momentissa tarkoitetuista hyväksyntää edellyttävistä osista, järjestelmistä ja erillisistä teknisistä yksiköistä sekä muista varusteista kuin 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista varusteista;

7) sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoitukselta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä.

Tässä pykälässä tarkoitettujen määräysten tulee olla tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä liikenneturvallisuuden, terveyden ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Edellä 2 momentin 1–3 kohdassa tarkoitettujen, liikennetraktoria koskevien määräysten tulee perustua T<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoa koskeviin teknisiin vaatimuksiin ottaen kuitenkin huomioon liikennetraktorin T<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoa suurempi rakenteellinen nopeus sekä suurempi sallittu kokonais- ja yhdistelmämassa.

## 28 §

*Haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen sekä muiden ympäristövaikutusten rajoittaminen*

Liikennekäyttöön tarkoitettun ajoneuvon energiankulutus ja kasvihuonepäästöt sekä haitalliset päästöt, kuten kaasumaiset päästöt, hiukkaspäästöt, melu ja sähkömagneettiset häiriöt, eivät saa ylittää ajoneuvon valmistusajankohdan yleistä teknistä tasoa.

## 28 §

*Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittaminen*

Ajoneuvon energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt sekä haitalliset ympäristövaikutukset, kuten kaasumaiset päästöt, hiukkaspäästöt, melu ja sähkömagneettiset häiriöt, eivät saa tarpeettomasti poiketa ajoneuvon valmistusajankohdan yleisen teknisen tason mukaisten ajoneuvojen vastaavista vaikutuksista eivätkä tarpeettomasti aiheuttaa riskiä terveydelle tai ympäristölle.

Moottorityökoneiden ympäristövaikutusten rajoittamisesta säädetään erikseen.

## 29 §

*Haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen sekä muiden ympäristövaikutusten rajoittamista koskevat tarkemmat säännökset*

Liikenteessä käytettävän liikennekäyttöön tarkoitettun ajoneuvon energiankulutuksen ja kasvihuonepäästöjen sekä muiden haitallisten päästöjen, kuten kaasumaisten päästöjen, hiukkas- ja melupäästöjen sekä sähkömagneettisten häiriöiden, rajoittamisesta säädetään tarvittaessa tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

## 29 §

***Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevat tarkemmat säännökset ja määräykset***

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin auton ja sen perävaunun energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamisesta.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa muun ajoneuvon kuin moottorityökoneen sekä muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista liikennekäyttöön hyväksymisen edellytyksenä olevista osista ja ominaisuuksista sekä muista vastaavista hyväksynnän kohteista. Valtioneuvoston asetuksella säädetään lisäksi tällaisen ajoneuvon hyväksynnässä sovellettavista melun ja päästöjen raja-arvoista.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista. Määräysten tulee olla tarpeellisia osien ja ominaisuuksien riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä liikenneturvallisuuden, terveyden ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää yksittäistä ajoneuvoa varten luvan poiketa ajoneuvon energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä. Poikkeusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei lisää turvallisuudelle, terveydelle ja ympäristölle aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää eikä vääristä kilpailua. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin poikkeusluvan myöntämisen edellytyksistä.

## 29 b §

*Erikoiskuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmää koskevat vaatimukset*

*Erikoiskuljetuksessa käytettävä ajoneuvo ja ajoneuvoyhdistelmä on varustettava riittävil-*

lä merkinnöillä, tunnus- ja varoitusvalaisimilla, heijastimilla ja muilla varoituslaitteilla, joilla ehkäistään erikoiskuljetuksesta aiheutuvaa vaaraa ja haittaa. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset erikoiskuljetuksessa käytettävässä ajoneuvossa ja ajoneuvoyhdistelmässä vaadittavista merkinnöistä, tunnus- ja varoitusvalaisimista, heijastimista sekä muista varoituslaitteista.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset erikoiskuljetuksissa käytettävältä varoitusajoneuvolta edellytettävästä luokasta, massasta ja väreistä, varoitusajoneuvon varoitustauluista, korkeuden mittalaitteista, varoitusvalaisimista, heijastimista ja muista varoituslaitteista sekä varoitusajoneuvossa riittävästä liikenteen ohjauksessa ja turvallisuuden varmistamisessa käytettävistä laitteista ja välineistä.

Tässä pykälässä tarkoitettujen määräysten tulee perustua Euroopassa yleisesti noudatettavaan käytäntöön.

## 31 §

*Tyyppihyväksynnän soveltamisala*

EY-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle sekä M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-luokan ajoneuvolle taikka moottorityökoneelle. Kansallinen tyyppihyväksyntä myönnetään muulle tieliikenteeseen tarkoitettulle ajoneuvolle ja varusteelle sekä moottorityökoneelle. Pien-sarjatyypin tyyppihyväksynnässä sovelletaan 30 §:n 1 momentissa mainittuihin säädöksiin perustuvia määrällisiä rajoituksia. E-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle.

## 32 §

*Tyyppihyväksyntävelvollisuus*

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-luokan ajoneuvon tulee olla EY-tyyppihyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypin tyyppihyväksytty.

## 31 §

*Tyyppihyväksynnän soveltamisala*

EY-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle, erilliselle tekniselle yksikölle, M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvolle sekä moottorityökoneelle. Kansallinen tyyppihyväksyntä myönnetään muulle tieliikenteeseen tarkoitettulle ajoneuvolle ja varusteelle sekä moottorityökoneelle. Pien-sarjatyypin tyyppihyväksynnässä sovelletaan 30 §:n 1 momentissa mainittuihin säädöksiin perustuvia määrällisiä rajoituksia. E-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle.

## 32 §

*Tyyppihyväksyntävelvollisuus*

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvon tulee olla EY-tyyppihyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypin tyyppihyväksytty.

Edellä 1 momentissa mainittuihin ajoneuvoihin tarkoitetun, erikseen myytävän järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tulee olla EY- tai E-tyyppihyväksytty. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan kuitenkin säätää tästä poikkeuksia 30 §:n 1 momentissa mainittujen säädösten mukaisesti.

Edellä 1 momentista poiketen seuraavien uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus saadaan todeta rekisteröintikatsastuksessa:

1) tieliikennekäyttöön yksittäiskappaleena valmistettu tai maahantuotu L- tai T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-luokan ajoneuvo, jota ei ole EY-tyyppihyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypihyväksytty;

2) toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa kansallisesti piensarjatyypihyväksytty M-, N- tai O-luokan ajoneuvo, jonka kansallisen piensarjatyypihyväksynnän Suomi on 39 a §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla tunnustanut;

3) toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa yksittäishyväksytty M-, N- ja O-luokan ajoneuvo;

4) monivaiheisen tyyppihyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut muu kuin M-, N- tai O-luokan ajoneuvo.

M-, N- ja O-luokan ajoneuvon yksittäishyväksyntäoikeudesta säädetään 50 b §:ssä.

## 34 §

*Tyyppihyväksyntäviranomainen*

M-, N-, L-, O-, T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-, C- ja R-luokan ajoneuvon, liikennetraktorin ja moottorityöko-

Edellä 1 momentissa mainittuun ajoneuvo- luokkaan kuuluvaan ajoneuvoon, C-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitetun erikseen myytävän järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tulee olla tyyppihyväksytty. Edellä 30 §:n 1 momentissa mainittujen säädösten mukaisesti tästä voidaan kuitenkin valtioneuvoston asetuksella säätää poikkeuksia L-, C- ja T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitetun järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella M-, N- ja O-luokan ajoneuvoon tarkoitetun järjestelmien, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta.

Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta keskeisiltä ajoneuvon käyttöön liittyviltä osilta, järjestelmiltä ja erillisiltä teknisiltä yksiköiltä sekä varusteilta edellytetään tyyppihyväksyntää. Valtioneuvoston asetuksella säädetään näiden tyyppihyväksyntävelvollisuudesta tarkemmin.

Edellä 1 momentista poiketen seuraavien uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus saadaan todeta rekisteröintikatsastuksessa:

1) tieliikennekäyttöön yksittäiskappaleena valmistettu tai maahantuotu L- tai T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvo, jota ei ole EY-tyyppihyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypihyväksytty;

2) toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa kansallisesti piensarjatyypihyväksytty M-, N- tai O-luokan ajoneuvo, jonka kansallisen piensarjatyypihyväksynnän Suomi on 39 a §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla tunnustanut;

3) toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa yksittäishyväksytty M-, N- ja O-luokan ajoneuvo;

4) monivaiheisen tyyppihyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut muu kuin M-, N- tai O-luokan ajoneuvo.

M-, N- ja O-luokan ajoneuvon yksittäishyväksyntäoikeudesta säädetään 50 b §:ssä.

## 34 §

*Tyyppihyväksyntäviranomainen*

M-, N-, L-, O-, T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>- ja C-luokan ajoneuvon, liikennetraktorin, moottorityökoneen ja

neen sekä maastoajoneuvon samoin kuin näiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden tyyppi hyväksyntäviranomaisen Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

maastoajoneuvon *sekä* näiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden tyyppi hyväksyntäviranomaisen Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

## 36 §

*Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen tyyppi hyväksynnässä*

Edellä 35 §:ssä tarkoitettu vaatimustenmukaisuus osoitetaan hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan tai asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion hyväksyntäviranomaisen myöntämällä tyyppi hyväksyntätodistuksella tai nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamilla tarkastuksilla, mittauksilla, testeillä ja laskelmilla.

Edellä 1 momentista poiketen kansallisen tyyppi hyväksynnän vaatimusten sekä muiden kuin täyttä vastaavuutta 30 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainitun säädöksen mukaisesti edellyttävien EY-piensarjatyypin hyväksynnässä sovellettavien vaatimusten täyttyminen voidaan osoittaa myös 48 §:ssä tarkoitetun hyväksytyt asiantuntijan selvityksen perusteella tai vähäisin osin tyyppi hyväksyntäviranomaisen suorittamilla tarkastuksilla, mittauksilla, testeillä ja laskelmilla. Kansallisessa tyyppi hyväksynnässä tyyppi hyväksyntäviranomaisen voi hyväksyä osoituksena vaatimusten täyttymisestä myös toisen ETA-valtion tai asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen selvityksen vaatimustenmukaisuudesta.

## 36 §

*Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen tyyppi hyväksynnässä*

Edellä 35 §:ssä tarkoitettu vaatimustenmukaisuus osoitetaan hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan tai asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion hyväksyntäviranomaisen myöntämällä tyyppi hyväksyntätodistuksella tai nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamilla tarkastuksilla, mittauksilla, testeillä ja laskelmilla.

Edellä 1 momentista poiketen *auton ja sen perävaunun* kansallisen tyyppi hyväksynnän vaatimusten sekä muiden kuin täyttä vastaavuutta 30 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainitun säädöksen mukaisesti edellyttävien EY-piensarjatyypin hyväksynnässä sovellettavien vaatimusten täyttyminen voidaan osoittaa myös 48 §:ssä tarkoitetun hyväksytyt asiantuntijan selvityksen perusteella tai vähäisin osin tyyppi hyväksyntäviranomaisen suorittamilla tarkastuksilla, mittauksilla, testeillä ja laskelmilla. Kansallisessa tyyppi hyväksynnässä tyyppi hyväksyntäviranomaisen voi hyväksyä osoituksena vaatimusten täyttymisestä myös toisen ETA-valtion tai asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen selvityksen vaatimustenmukaisuudesta.

*Valtioneuvoston asetuksella säädetään muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun osalta:*

1) muiden vaatimusten kuin 30 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohdassa mainittujen säädösten mukaisesti täyttä vastaavuutta edellyttävien vaatimusten vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista kansallisessa piensarjatyypin hyväksynnässä;

2) vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista kansallisessa tyyppi hyväksynnässä;

3) siitä, milloin vaatimustenmukaisuus voi-

EY-piensarjatyypin hyväksynnässä 2 momentissa tarkoitettujen muiden kuin täyttä vastaavuutta edellyttävien vaatimusten sekä kansallisen tyyppihäksynnän vaatimusten mukaisuuden osoittamiseksi käytettävistä menettelyistä sekä siitä, milloin vaatimusten mukaisuus voidaan osoittaa 2 momentissa tarkoitettun hyväksytyn asiantuntijan selvityksen perusteella, säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

daan osoittaa myös 48 §:ssä tarkoitettun hyväksytyn asiantuntijan selvityksen perusteella.

*Auton ja sen perävaunun EY-piensarjatyypin hyväksynnässä 2 momentissa tarkoitettujen muiden kuin täyttä vastaavuutta edellyttävien vaatimusten sekä auton ja sen perävaunun kansallisen tyyppihäksynnän vaatimusten mukaisuuden teknisistä osoittamistavoista sekä siitä, milloin auton ja sen perävaunun vaatimusten mukaisuus voidaan osoittaa 48 §:ssä tarkoitettun hyväksytyn asiantuntijan selvityksen perusteella, säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa 3 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista asioista tarvittaessa tarkemmat määräykset. Lisäksi poiketen siitä, mitä 4 momentissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset teknisistä tavoista osoittaa nastojen vaatimusten mukaisuus.*

### 36 a §

#### *CE-merkinnän edellytykset*

*Polkupyörän, ajoneuvon osan, järjestelmän tai erillisen teknisen yksikön katsotaan olevan sitä koskevien vaatimusten mukainen, jos valmistaja on antanut vaatimusten mukaisuudesta asianmukaisen vakuutuksen ja tehnyt tuotteeseen CE-merkinnän tai vaatimusten mukaisuus on muutoin osoitettu siten kuin siitä säädetään.*

*CE-merkinnän edellytyksenä olevat tuotannon laadunvarmistamiseksi vaadittavat tuotteen testit ja tarkastukset tulee tehdä ajallaan ja vaatimusten mukaisina.*

(kumotaan)

### 39 b §

#### *Tyyppihäksynnässä sovellettavat poikkeukset*

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä vähäisiä yksittäisiä poikkeuksia tyyppihäksynnässä. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei vaa-*



ranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua.

## 40 §

*Tyyppihyväksyntää koskevat tarkemmat säännökset*

*Tarkempia säännöksiä maatalous- ja metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-tyyppihyväksynnästä annetaan valtioneuvoston asetuksella.*

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa:

1) mitkä ajoneuvot luetaan samaan tyyppiin kuuluviksi;

2) tyyppihyväksyntää koskevien teknisten tietojen ja hyväksyntätietojen ilmoittamisesta ja tallettamisesta tyyppihyväksyntärekisteriin;

3) Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavista valtuuksista vähäisten yksittäisten poikkeusten myöntämiseen tyyppihyväksynnässä, jos poikkeus ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua;

4) mikä on piensarjatyyppihyväksyttävien ajoneuvojen suurin rekisteriin merkittävä määrä vuodessa;

5) millä ehdoin toisessa ETA-valtiossa M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-luokan ajoneuville myönnetty kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä on voimassa Suomessa;

6) mikä on Suomessa tunnustetulla toisen ETA-valtion myöntämällä piensarjatyyppihyväksynnällä hyväksyttävien ajoneuvojen suurin rekisteriin merkittävä, myytävä tai käyttöön otettava määrä vuodessa.

*Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin niistä teknisistä vaatimuksista, joiden mukaisesti toisessa ETA-valtiossa M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-luokan ajoneuville myönnetty kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä on voimassa Suomessa.*

Tyyppihyväksyntämenettelystä, tyyppihyväksynnän voimassaolosta, tyyppihyväksyntätodistuksen antamisesta ja käytettävästä lomakkeesta sekä myönnetyn, muutetun, peru-

## 40 §

*Tyyppihyväksyntää koskevat tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa:

1) mitkä ajoneuvot luetaan samaan tyyppiin kuuluviksi;

2) tyyppihyväksyntää koskevien teknisten tietojen ja hyväksyntätietojen ilmoittamisesta ja tallettamisesta tyyppihyväksyntärekisteriin;

3) *tarkemmin 39 b §:ssä tarkoitettun poikkeuksen myöntämisen edellytyksistä;*

4) mikä on piensarjatyyppihyväksyttävien ajoneuvojen suurin rekisteriin merkittävä määrä vuodessa;

5) millä ehdoin toisessa ETA-valtiossa M-, N-, O-, L- ja T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuville myönnetty kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä on voimassa Suomessa;

6) mikä on Suomessa tunnustetulla toisen ETA-valtion myöntämällä piensarjatyyppihyväksynnällä hyväksyttävien ajoneuvojen suurin rekisteriin merkittävä, myytävä tai käyttöön otettava määrä vuodessa.

Tyyppihyväksyntämenettelystä, tyyppihyväksynnän voimassaolosta, tyyppihyväksyntätodistuksen antamisesta ja käytettävästä lomakkeesta sekä myönnetyn, muutetun, pe-

tetun ja evätyn hyväksynnän ilmoittamisesta muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille, Euroopan yhteisöjen komissiolle ja kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

ruutetun ja evätyn hyväksynnän ilmoittamisesta muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille, Euroopan komissiolle ja kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## 41 a §

*Vaatimustenmukaisuuden varmentaminen  
CE-merkinnällä*

Polkupyörän, moottorikelkan, ajoneuvon osan, järjestelmän tai erillisen teknisen yksikön valmistajan, valmistajan edustajan tai sen, joka vastaa tuotteen saattamisesta markkinoille, tulee varustaa laite CE-merkinnällä, jos sellaista tuotetta koskeissa tarkemmissa säännöksissä edellytetään.

Jos tuotteen vaatimustenmukaisuus on todettu tyyppitarkastuksella, merkintään tulee liittää myös tarkastuksen tehneen ilmoitetun tutkimuslaitoksen tunnusnumero. Jos tuotteeseen tämän lain nojalla sovellettavassa direktiivissä tai muussa säännöksessä edellytetään muita merkintöjä, ne tulee kiinnittää tuotteeseen kyseisten säännösten mukaisesti. Muut merkinnät eivät saa heikentää CE-merkinnän näkyvyyttä.

CE-merkinnän käytössä on noudatettava, mitä tiettyjen tuotteiden varustamisesta CE-merkinnällä annetussa laissa (1376/1994) säädetään.

(lisätään uusi 2 mom.)

## 41 a §

*Vaatimustenmukaisuuden varmentaminen  
CE-merkinnällä*

Polkupyörän, moottorikelkan, ajoneuvon osan, järjestelmän tai erillisen teknisen yksikön, *josta säädetään tässä laissa tai sen nojalla*, tulee olla varustettu CE-merkinnällä, jos Euroopan unionin lainsäädännössä sitä edellytetään.

*CE-merkintärikkomuksesta säädetään CE-merkintärikkomuksesta annetussa laissa (187/2010).*

## 44 b §

*Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus*

*Jos ajoneuvojen renkaita ei ole merkitty tai kuluttajille annettu tietoja noudattaen renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1222/2009 säädettyjä vaatimuksia, valvontaviranomaisen on meneteltävä siten kuin 42 §:n 1 ja*

*2 momentissa säädetään.*

## 47 §

*Nimetty tutkimuslaitos*

Nimetty tutkimuslaitos tekee vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi 36 §:ssä tarkoitettuja tai tuotannon laadunvalvontaan liittyviä 45 §:n 4 momentissa tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja taikka 78 §:n 2 momentissa tarkoitettujen osien tai varusteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa edellytettäviä testejä ja arviointeja. Nimetyksi tutkimuslaitokseksi voidaan erityisestä syystä hyväksyä määräajaksi. Valmistaja voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi vain, jos kyseistä teknistä vaatimusta koskevassa Euroopan yhteisön säädöksessä niin säädetään. Tyypin hyväksyntäviranomainen voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi, jos se täyttää tämän pykälän vaatimukset.

## 47 §

*Nimetty tutkimuslaitos*

Nimetty tutkimuslaitos tekee vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi 36 §:ssä tai 50 e §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja, tuotannon laadunvalvontaan liittyviä 45 §:n 4 momentissa tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja taikka 78 §:n 2 momentissa tarkoitettujen osien tai varusteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa edellytettäviä testejä ja arviointeja. Nimetyksi tutkimuslaitokseksi voidaan erityisestä syystä hyväksyä määräajaksi. Valmistaja voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi vain, jos kyseistä teknistä vaatimusta koskevassa Euroopan unionin säädöksessä niin säädetään. Tyypin hyväksyntäviranomainen voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi, jos se täyttää tässä pykälässä säädetyt vaatimukset.

## 48 §

*Hyväksytty asiantuntija*

*Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa 1 momentissa tarkoitettujen selvitysten käyttämisestä vaatimustenmukaisuuden osoituksena muutos- ja kytentäkatsastuksessa.*

(kumotaan 3 mom.)

## 50 a §

*Tutkimuslaitosta koskevat tarkemmat säännökset*

Nimetyt tutkimuslaitoksen hyväksymistä koskevasta menettelystä, arvioinnin ja siitä tehtävän raportin sisällöstä ja nimetyt tutki-

## 50 a §

*Tutkimuslaitosta koskevat tarkemmat säännökset*

Nimetyt tutkimuslaitoksen ja hyväksytyt asiantuntijan hyväksymistä koskevasta menettelystä, arvioinnin ja siitä tehtävän rapor-

muslaitoksen ilmoittamisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa myös nimetyn tutkimuslaitoksen ja hyväksytyt asiantuntijan hyväksymisen yhteydessä asetettavista toiminnan asianmukaisen suorittamisen kannalta välttämättömistä määräajoista, vaatimuksista, rajoituksista ja ehdoista sekä tutkimuslaitoksen pätevyysaluetietojen pitämisestä julkisesti saatavilla.

tin sisällöstä ja nimetyn tutkimuslaitoksen ilmoittamisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa myös nimetyn tutkimuslaitoksen ja hyväksytyt asiantuntijan hyväksymisen yhteydessä ja valvontaa varten asetettavista toiminnan asianmukaisen suorittamisen kannalta välttämättömistä määräajoista, vaatimuksista, rajoituksista ja ehdoista sekä tutkimuslaitoksen pätevyysaluetietojen pitämisestä julkisesti saatavilla.

## 60 §

*Rekisteröintikatsastus*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on ennen ensirekisteröintiä oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa. Rekisteröintikatsastukseen ei tarvitse esittää 65 §:ssä tarkoitetulla tavalla ennakoilmoitettua ja valmiina ajoneuvona tyyppihyväksyttyä ajoneuvoa eikä Suomessa yksittäishyväksyttyä ja ensimmäistä kertaa käyttöön otettavaa ajoneuvoa, jos ajoneuvon hyväksyntä on ensirekisteröintijakohtana voimassa ja ajoneuvon rakennetta tai varusteita ei ole hyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on oltava hyväksytty aikaisintaan kolme kuukautta aikaisemmin suoritettussa rekisteröintikatsastuksessa ennen sen ottamista uudelleen liikennekäyttöön, jos:

- 1) ajoneuvo on ollut rekisteröitynä Suomessa, mutta on poistettu rekisteristä ennen 2 päivää marraskuuta 2007;
- 2) ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan tapahtuvaa vientiä ja siellä rekisteröintiä varten; tai
- 3) ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä vaurioituneena liikenne- tai autovakuutusasioita hoitavan yhteisön ilmoituksesta.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ajoneuvon on oltava hyväksytty ennen ensirekisteröintiä suoritettussa rekisteröintikatsastuksessa, jos ajoneuvosta on tehty auto-

## 60 §

*Rekisteröintikatsastus*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on ennen ensirekisteröintiä oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa. Rekisteröintikatsastukseen ei *kuitenkaan* tarvitse esittää 65 §:ssä tarkoitetulla tavalla ennakoilmoitettua ja valmiina ajoneuvona tyyppihyväksyttyä ajoneuvoa eikä Suomessa yksittäishyväksyttyä ja ensimmäistä kertaa käyttöön otettavaa ajoneuvoa, jos ajoneuvon hyväksyntä on ensirekisteröintijakohtana voimassa ja ajoneuvon rakennetta tai varusteita ei ole hyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa *viimeisimmän rekisteristä poiston tai viimeisimmän liikennekäytöstä poiston jälkeen* ennen sen ottamista uudelleen liikennekäyttöön, jos:

- 1) ajoneuvo on ollut rekisteröitynä Suomessa, mutta on poistettu rekisteristä ennen 2 päivää marraskuuta 2007;
- 2) ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan tapahtuvaa vientiä ja siellä rekisteröintiä varten; tai
- 3) ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä vaurioituneena liikenne- tai autovakuutusasioita hoitavan yhteisön ilmoituksesta.

*Edellä 2 momentissa säädetyn lisäksi rekisteröintikatsastus tulee olla suoritettu niin, että ajoneuvon liikennekäyttöön ottamiseen liittyvät edellytykset on voitu tarkastaa*

verolain 35 b §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus.

Rekisteröintikatsastuksessa tarkastetaan ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot. Lisäksi tarkastetaan, onko ajoneuvo rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen. Rekisteröintikatsastuksesta annetaan ajoneuvon katsastukseen esittäneelle todistus.

Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan ajoneuvon rekisteröintikatsastuksesta annettu todistus on voimassa kolme kuukautta. Voimassaolo päättyy, jos ajoneuvon tyyppihyväksynnän tai yksittäishyväksynnän voimassaolo päättyy taikka ajoneuvo ei enää täytä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia.

Käytetyn ajoneuvon kunto tarkastetaan rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Kuntoa ei tarkasteta, ellei ajoneuvon katsastukseen esittänyt sitä halua, jos:

1) ajoneuvoa ei tarvitse Suomessa lainkaan määräaikaikatsastaa;

2) ajoneuvo on niin uusi, että sitä ei tarvitse Suomessa vielä määräaikaikatsastaa; tai

3) ajoneuvolle on suoritettu määräaikaikatsastus ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa ja:

a) tästä esitetään todistus tai sen jäljennös;

b) tämä katsastus on Suomen määräaikaikatsastuksen toistumistiheyttä koskevien määräaikojen mukaan laskettuna edelleen voimassa; sekä

c) tämä katsastus vastaa sisällöllisesti määräaikaikatsastusta koskevien Euroopan yhteisön säännösten vaatimuksia; rekisteröintikatsastuksen yhteydessä tarkastetaan kuitenkin ne Suomen määräaikaikatsastusta koskevista säännöksissä säädetyt kohteet, joita ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa suoritettussa määräaikaikatsastuksessa ei ole tarkastettu.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin rekisteröintikatsastuksesta, rekisteröintikatsastuksesta annettavasta todistuksesta sekä rekisteröintikatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan myös säätää, ettei ajoneuvoa 1, 2 ja 3 momentista poiketen tarvitse esittää rekisteröintikatsastukseen, ellei rekisteröintikatsastus ole tarpeen:

1) ajoneuvon yksilöimiseksi;

*asianmukaisesti.*

Rekisteröintikatsastuksessa tarkastetaan ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot. Lisäksi tarkastetaan, onko ajoneuvo rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen. Rekisteröintikatsastuksesta annetaan ajoneuvon katsastukseen esittäneelle todistus.

Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan ajoneuvon rekisteröintikatsastuksesta annettu todistus on voimassa kolme kuukautta. Voimassaolo päättyy, jos ajoneuvon tyyppihyväksynnän tai yksittäishyväksynnän voimassaolo päättyy taikka *jos* ajoneuvo ei enää täytä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia.

Käytetyn ajoneuvon kunto tarkastetaan rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Kuntoa ei tarkasteta, ellei ajoneuvon katsastukseen esittänyt sitä halua, jos:

1) ajoneuvoa ei tarvitse Suomessa lainkaan määräaikaikatsastaa;

2) ajoneuvo on niin uusi, että sitä ei tarvitse Suomessa vielä määräaikaikatsastaa; tai

3) ajoneuvolle on suoritettu määräaikaikatsastus ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa ja:

a) tästä esitetään todistus tai sen jäljennös;

b) tämä katsastus on Suomen määräaikaikatsastuksen toistumistiheyttä koskevien määräaikojen mukaan laskettuna edelleen voimassa; sekä

c) tämä katsastus vastaa sisällöllisesti määräaikaikatsastusta koskevien Euroopan *unionin* säännösten vaatimuksia; rekisteröintikatsastuksen yhteydessä tarkastetaan kuitenkin ne Suomen määräaikaikatsastusta koskevista säännöksissä säädetyt kohteet, joita ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa suoritettussa määräaikaikatsastuksessa ei ole tarkastettu.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin rekisteröintikatsastuksesta, rekisteröintikatsastuksesta annettavasta todistuksesta sekä rekisteröintikatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan myös säätää, ettei ajoneuvoa 1 ja 2 momentista poiketen tarvitse esittää rekisteröintikatsastukseen, ellei rekisteröintikatsastus ole tarpeen:

1) ajoneuvon yksilöimiseksi;

- 2) ajoneuvoa koskevien tietojen ilmoittamiseksi rekisteriin;  
 3) sen tarkastamiseksi, täyttääkö ajoneuvo sitä koskevissa säännöksissä asetetut vaatimukset; tai  
 4) muusta vastaavanlaisesta syystä.

## 60 a §

*Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa*

Jos ajoneuvo hyväksytään liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen perusteella, ajoneuvon rakennetta, mittaa tai varustetta koskevan vaatimuksen täyttyminen voidaan osoittaa 50 e §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään lisäksi, milloin vaatimustenmukaisuus voidaan teknisten vaatimusten osalta osoittaa 50 e §:n 2 momentin 1–4 kohdassa tarkoitettulla tavalla taikka vähäisiltä osin katsastuksen suorittajan tekemillä tarkastuksilla, mittauksilla, laskelmilla ja selvityksillä.

Ajoneuville myönnetty, voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä taikka ajoneuville Suomessa myönnetty tai tunnustettu voimassa oleva kansallinen piensarjatyypihyväksyntä katsotaan osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta.

Vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa rekisteröintikatsastuksessa otetaan huomioon toisen ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan ajoneuville myöntämä yksittäishyväksyntätodistus tai muu viranomaisen myöntämä todistus, josta ilmenevät ajoneuville tehdyt tarkastukset.  
 (ks. 1 mom.)

- 2) ajoneuvoa koskevien tietojen ilmoittamiseksi rekisteriin;  
 3) sen tarkastamiseksi, täyttääkö ajoneuvo sitä koskevissa säännöksissä asetetut vaatimukset; tai  
 4) muusta vastaavanlaisesta syystä.

## 60 a §

*Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa*

Jos ajoneuvo hyväksytään liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen perusteella, ajoneuvon rakennetta, mittaa tai varustetta koskevan vaatimuksen täyttyminen voidaan osoittaa 50 e §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Ajoneuville myönnetty, voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä taikka ajoneuville Suomessa myönnetty tai tunnustettu voimassa oleva kansallinen piensarjatyypihyväksyntä katsotaan osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta.

Vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa rekisteröintikatsastuksessa otetaan huomioon toisen ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan ajoneuville myöntämä yksittäishyväksyntätodistus tai muu viranomaisen myöntämä todistus, josta ilmenevät ajoneuville tehdyt tarkastukset.

*Valtioneuvoston* asetuksella säädetään siitä, milloin *muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun* vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa voidaan 1 momentissa säädetystä poiketen osoittaa 50 e §:n 2 momentin 1–4 kohdassa tarkoitettulla tavalla taikka vähäisiltä osin katsastustoimipaikan tekemillä tarkastuksilla, mittauksilla, laskelmilla ja selvityksillä. *Auton ja sen perävaunun* osalta *mainituista asioista* säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimus-*

tenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista rekisteröintikatsastuksessa.

Edellä 4 momentissa säädetystä poiketen Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa määräykset käytettynä maahan tuodun, muutetun ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista niiden muutosten osalta, jotka koskevat muita kuin 30 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa EU-säädöksissä määriteltyjä osia ja ominaisuuksia.

#### 61 a §

##### *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutostokatsastuksessa*

*Vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen muutostokatsastuksessa sovelletaan, mitä 60 a §:n 1–3 momentissa säädetään.*

*Valtioneuvoston asetuksella säädetään siitä, milloin muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuus muutostokatsastuksessa voidaan 1 momentissa säädetystä poiketen osoittaa 50 e §:n 2 momentin 1–4 kohdassa tarkoitettulla tavalla taikka vähäisiltä osin katsastustoimipaikan tekemillä tarkastuksilla, mittauksilla, laskelmilla ja selvityksillä. Auton ja sen perävaunun osalta mainituista asioista säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä muun ajoneuvon kuin auton ja sen perävaunun vaatimustenmukaisuuden osoittamisen teknisistä osoittamistavoista muutostokatsastuksessa.*

*Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa määräykset ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista muutostokatsastuksessa siltä osin, kuin muutokset koskevat muita kuin 30 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa EU-säädöksissä määriteltyjä osia ja ominaisuuksia.*

62 §

*KytKentäkatsastus*

M- ja N-luokan ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä *muu* O-luokan ajoneuvo *kuin hinattava laite* on esitettävä kytKentäkatsastukseen ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kyseessä on erikoiskuljetukseen hyväksytty ajoneuvoyhdistelmä tai jos ajoneuvojen mekaaniset kytKentälaitteet, sähköjohtojen kytKentä ja paineilmajarruilla varustetussa ajoneuvossa paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus ja sijoitus poikkeavat yleisesti ajoneuvoissa käytettävistä kytKentälaitteista.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa kytKentäkatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä kytKentäkatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, minkä direktiivin, E-säännön tai standardin mukaisia kytKentälaitteita on pidettävä yleisesti käytössä olevina.

69 §

*Sarjan viimeiset ajoneuvot*

Hyväksyntäviranomainen voi ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan hakemuksesta myöntää poikkeuksen ajoneuvon rakennetta ja varusteita koskevista Euroopan yhteisön säädöksiin perustuvista vaatimuksista, jollei niissä toisin säädetä:

1) enintään 6 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 7 kuukauden ajaksi valmiille L-luokan ajoneuvoille, moottorityökoneille tai maastoajoneuvoille;

2) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 13 kuukauden ajaksi monivaiheisen tyyppihyväksynnän perusteella hyväksyttävälle L-luokan ajoneuvoille, moottorityökoneille tai maastoajoneuvoille;

3) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta val-

62 §

*KytKentäkatsastus*

M- ja N-luokan ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä O-luokan ajoneuvo on esitettävä kytKentäkatsastukseen ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kyseessä on erikoiskuljetukseen hyväksytty ajoneuvoyhdistelmä *taikka* jos ajoneuvojen mekaaniset kytKentälaitteet, sähköjohtojen kytKentä tai paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus tai sijoitus poikkeavat yleisesti ajoneuvoissa käytettävistä.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa kytKentäkatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä kytKentäkatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, minkä direktiivin, E-säännön tai standardin mukaisia kytKentälaitteita on pidettävä yleisesti käytössä olevina.

69 §

*Sarjan viimeiset ajoneuvot*

Hyväksyntäviranomainen voi ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan hakemuksesta myöntää poikkeuksen ajoneuvon rakennetta ja varusteita koskevista Euroopan unionin säädöksiin perustuvista vaatimuksista, jollei niissä toisin säädetä:

1) enintään 6 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 7 kuukauden ajaksi valmiille L-luokan ajoneuvoille, moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;

2) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 13 kuukauden ajaksi monivaiheisen tyyppihyväksynnän perusteella hyväksyttävälle L-luokan ajoneuvoille, moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;

3) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta val-



miille M-, N- tai O-luokan ajoneuvoille;

4) enintään 18 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppihyväksynnän tuloksena valmistuneille M-, N- tai O-luokan ajoneuvoille;

5) enintään 24 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta valmiille T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-luokan ajoneuvoille;

6) enintään 30 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppihyväksynnän tuloksena valmistuneille T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-luokan ajoneuvoille.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille edellisenä kalenterivuonna tai edellisen 12 kuukauden aikana Suomessa käyttöön otetuista M<sub>1</sub>-luokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista ja 30 prosentille kuhunkin muuhun ajoneuvoluokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista. Mainitun prosenttiluvun mukainen ajoneuvomäärä pyöristetään ylöspäin lähimpään kokonaislukuun.

Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen T<sub>1</sub>-T<sub>3</sub>-luokan ajoneuvojen osalta poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille kahdenä edellisvuotena Suomessa käyttöön otettujen kaikkien asianomaiseen tyyppiin kuuluvien ajoneuvojen lukumäärästä. Kyseinen enimmäismäärä ei kuitenkaan saa olla alle 20.

Edellä 1–3 momentissa tarkoitettua poikkeusta sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin:

1) jotka olivat ETA-valtioiden alueella, kun tyyppihyväksynnän voimassaolo loppui;

2) jotka on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai kansallisen tyyppihyväksynnän voimassaoloa osoittavalla todistuksella, joka oli annettu kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnän ollessa vielä voimassa; ja

3) joita ei ollut vielä rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.

Menettelystä, sovellettavista määräajoista ja poikkeuksesta rekisteriin tehtävästä merkinnästä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

miille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille;

4) enintään 18 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppihyväksynnän tuloksena valmistuneille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille;

5) enintään 24 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta valmiille T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoille;

6) enintään 30 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppihyväksynnän tuloksena valmistuneille T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvoille.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille edellisenä kalenterivuonna tai edellisen 12 kuukauden aikana Suomessa käyttöön otetuista M<sub>1</sub>-luokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista ja enintään 30 prosentille kuhunkin muuhun ajoneuvoluokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista. Mainitun prosenttiluvun mukainen ajoneuvomäärä pyöristetään ylöspäin lähimpään kokonaislukuun.

Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen T<sub>1</sub>-T<sub>4</sub>-luokan ajoneuvojen osalta poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille kahdenä edellisvuotena Suomessa käyttöön otettujen kaikkien asianomaiseen tyyppiin kuuluvien ajoneuvojen lukumäärästä. Kyseinen enimmäismäärä ei kuitenkaan saa olla alle 20.

Edellä 1–3 momentissa tarkoitettua poikkeusta sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin:

1) jotka olivat ETA-valtioiden alueella, kun tyyppihyväksynnän voimassaolo loppui;

2) jotka on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai kansallisen tyyppihyväksynnän voimassaoloa osoittavalla todistuksella, joka oli annettu kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnän ollessa vielä voimassa; ja

3) joita ei ollut vielä rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.

*Teknisestä* menettelystä, sovellettavista määräajoista ja poikkeuksesta rekisteriin tehtävästä merkinnästä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille säädetään *valtioneuvoston* asetuksella.

79 §

*Ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön  
markkinavalvonta*

Liikenteen turvallisuusvirasto on 6 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen, järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden valmistuksen ja kaupan valvontaviranomainen. Euroopan talousalueen ulkopuolelta Suomeen tapahtuvan tuonnin valvonnasta vastaa tullilaitos.

Edellä 6 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettu kieltö ei koske ajoneuvoja, osia eikä erillisiä teknisiä yksiköitä, jotka käytössä kulumisen tai muun syyn vuoksi ovat alkuperäiseen tarkoitukseensa kelpaamattomia, jos tästä ilmoitetaan näkyvästi kaupan olevaan ajoneuvon, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön tai sen pakkaukseen tehdyllä merkinnällä tai jos muuten käy selvästi ilmi, että ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö myydään romuksi tai muuhun tarkoitukseen kuin sellaisenaan liikenteessä käytettäväksi.

80 §

*Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa  
tai erillinen tekninen yksikkö*

Jos tyyppihyväksyntäviranomaisen arvioi, että jokin 30 §:n 1 momentissa mainituissa säädöksissä tarkoitettu ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenne- tai työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, tyyppihyväksyntäviranomaisen voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää ensirekisteröimästä ja myymästä tällaista ajoneuvoa, järjestelmää, osaa tai erillistä teknistä yksikköä. Tyyppihyväksyntäviranomaisen on viipymättä salassapitovel-

79 §

*Ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön  
markkinavalvonta*

Liikenteen turvallisuusvirasto on 6 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen, järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden valmistuksen ja kaupan valvontaviranomainen. Euroopan talousalueen ulkopuolelta Suomeen tapahtuvan tuonnin valvonnasta vastaa *Tulli*.

Edellä 6 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettu kieltö ei koske ajoneuvoja, osia eikä erillisiä teknisiä yksiköitä, jotka käytössä kulumisen tai muun syyn vuoksi ovat alkuperäiseen tarkoitukseensa kelpaamattomia, jos tästä ilmoitetaan näkyvästi kaupan olevaan ajoneuvon, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön tai sen pakkaukseen tehdyllä merkinnällä tai jos muuten käy selvästi ilmi, että ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö myydään romuksi tai muuhun tarkoitukseen kuin sellaisenaan liikenteessä käytettäväksi.

*Liikenteen turvallisuusvirasto on renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1222/2009 12 artiklassa tarkoitettu valvontaviranomainen.*

80 §

*Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa  
tai erillinen tekninen yksikkö*

Jos tyyppihyväksyntäviranomaisen arvioi, että jokin 30 §:n 1 momentissa mainituissa säädöksissä tarkoitettu ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenne- tai työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, tyyppihyväksyntäviranomaisen voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää ensirekisteröimästä ja myymästä tällaista ajoneuvoa, järjestelmää, osaa tai erillistä teknistä yksikköä. Tyyppihyväksyntäviranomaisen on viipymättä salassapitovel-

vollisuuden estämättä ilmoitettava tästä muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille, Euroopan yhteisöjen komissiolle ja 30 §:n 1 momentissa mainitun säädöksen niin edellyttäessä ajoneuvon valmistajalle sekä ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt.

Jos tyyppi hyväksynnän antanut jäsenvaltio riitauttaa sille ilmoitetun 1 momentissa tarkoitettun vaaran, tyyppi hyväksyntäviranomaisen on pyrittävä ratkaisemaan erimielisyys neuvottelulla hyväksynnän myöntäneen viranomaisen kanssa.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi, että tässä laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä edellytetyllä CE-merkinnällä varustettu osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenne- tai työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu riittäväillä merkinnöillä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää osan tai erillisen teknisen yksikön myynnin tai käyttöönoton. Liikenteen turvallisuusviraston on tällaisessa tapauksessa meneteltävä kuten 44 a §:ssä säädetään.

Jos polkupyörästä tai muusta kuin tyyppi hyväksytystä osasta tai erillisestä teknisestä yksiköstä aiheutuu vaaraa kuluttajan terveydelle tai omaisuudelle, sovelletaan, mitä kulu- tustavaroiden ja kuluttajapalvelusten turvallisuudesta annetussa laissa (75/2004) säädetään.

vollisuuden estämättä ilmoitettava tästä muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille, Euroopan komissiolle ja, jos 30 §:n 1 momentissa mainitussa säädöksessä niin edellytetään, ajoneuvon valmistajalle sekä ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt.

Jos tyyppi hyväksynnän antanut jäsenvaltio riitauttaa sille ilmoitetun 1 momentissa tarkoitettun vaaran, tyyppi hyväksyntäviranomaisen on pyrittävä ratkaisemaan erimielisyys neuvottelulla hyväksynnän myöntäneen viranomaisen kanssa.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi, että tässä laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä edellytetyllä CE-merkinnällä varustettu osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle, työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu riittäväillä merkinnöillä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää osan tai erillisen teknisen yksikön myynnin tai käyttöönoton. Liikenteen turvallisuusviraston on tällaisessa tapauksessa meneteltävä kuten 44 a §:ssä säädetään.

Jos polkupyörästä tai muusta kuin tyyppi hyväksytystä osasta tai erillisestä teknisestä yksiköstä aiheutuu vaaraa kuluttajan terveydelle tai omaisuudelle, sovelletaan, mitä *kuluttajaturvallisuuslaissa (920/2011)* säädetään.

## 96 §

*Ajoneuvorikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

5) rikkoo 7 §:ssä säädettyä ajoneuvon rakenteen muuttamiskieltoa,

16) rikkoo 99 §:n nojalla erikoiskuljetusajoneuvosta tai erikoiskuljetuksen suorittamisesta annettuja säännöksiä,

23) rikkoo 20 §:n 4 momentissa säädettyä poliisijajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajo-

## 96 §

*Ajoneuvorikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

5) rikkoo 7 §:ssä säädettyä kieltoa muuttaa ajoneuvo, antaa ajoneuvon muuttua tai varustaa ajoneuvo lisälaitteella,

(kumotaan 16 kohta)

23) rikkoo 20 §:n 5 momentissa säädettyä poliisijajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajo-

neuvon tunnusväriytyksen tai tunnusmerkkien käyttöä koskevaa kieltoa,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ajoneuvorikkomuksesta sakkoon.

neuvon tunnusväriytyksen tai tunnusmerkkien käyttöä koskevaa kieltoa,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ajoneuvorikkomuksesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 \_\_\_\_\_.

Tällä lailla kumotaan:

1) kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (1250/2002);

2) traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä hinattavien laitteiden rakenteesta ja varusteista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (274/2006);

3) vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (1258/2002).

Tämän lain voimaan tullessa käytössä oleva, 15 §:n 3 kohdassa tarkoitettu rekisteröimätön ajoneuvo voidaan hyväksyä rekisteröintikatsastuksessa merkittäväksi rekisteriin moottorityökoneena, jos ajoneuvo täyttää sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai sitä myöhemmin voimassa olleet moottorityökoneita koskeneet tekniset vaatimukset.

Tämän lain voimaan tullessa käytössä olevan ajoneuvon, joka täyttää sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai sitä myöhemmin voimassa olleet vaatimukset, katsotaan täyttävän tässä laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt vaatimukset.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat muut kuin 2 momentissa mainitut ajoneuvolain nojalla annetut tai muutoin sen nojalla voimassa olevat säädökset ja määräykset jäävät voimaan, kunnes niistä toisin säädetään tai määrätään.

2.

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* tieliikennelain (267/1981) 2 §:n 14 ja 15 kohta, 25 §:n 2 momentti, 87 §, 88 §:n 3 momentti ja 108 §:n 3 momentti,  
 sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 14 kohta laissa 414/1997, 87 § laeissa 989/1992, 1091/2002 ja 1291/2009, 88 §:n 3 momentti laissa 234/2006 sekä 108 §:n 3 momentti laeissa 1091/2002 ja 387/2011, sekä  
*lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 671/1991, 414/1997 ja 343/2006, 624/2010, uusi 16 kohta, lakiin uusi 48 a, 87 b, 87 c ja 88 e § sekä 96 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1091/2002, uusi 3 momentti, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmiä*

*Määritelmiä*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

14) *raitiotiellä* yksinomaan raitiovaunuliikenteelle tarkoitettua tien osaa tai erillistä tietä; *sekä*

15) *pysäköinnillä* ajoneuvon seisottamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa, ei kuitenkaan lyhytaikaista ajoneuvon seisottamista siihen nousemista tai siitä poistumista tahi ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten.

14) *raitiotiellä* yksinomaan raitiovaunuliikenteelle tarkoitettua tien osaa tai erillistä tietä;

15) *pysäköinnillä* ajoneuvon seisottamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa, ei kuitenkaan lyhytaikaista ajoneuvon seisottamista siihen nousemista tai siitä poistumista tahi ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten;

16) *erikoiskuljetuksella* tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeavaa kuljetusta silloin, kun poikkeaminen on välttämätöntä johtuen jakamattomasta kuormasta, kuorman laadusta tai ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämästä rakenteesta; erikoiskuljetuksiksi ei kuitenkaan katsota 87 §:n 4 ja 5 momentissa tarkoitettujen poikkeusten nojalla suoritettavia kuljetuksia.

2 luku

**Liikennesäännöt**

25 §

*Nopeusrajoitukset*

Moottorikäyttöisten ajoneuvojen suurimista sallituista ajoneuvokohtaisista nopeuksista säädetään asetuksella.

2 luku

**Liikennesäännöt**

25 §

*Nopeusrajoitukset*

Moottorikäyttöisten ajoneuvojen suurimista sallituista ajoneuvokohtaisista nopeuksista ja ajoneuvon turvallista käyttöä tietyllä nopeudella koskevista ehdoista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

48 a §

*Poikkeussäännökset erikoiskuljetuksessa*

*Erikoiskuljetuksessa saa tarpeellista varovaisuutta noudattaen kuljettaa ajoneuvoa 8, 9, 11 ja 12 §:n säännösten estämättä olosuhteiden edellyttämällä tavalla, jos erikoiskuljetuksen suorittaminen sitä erityisesti vaatii. Samoin saa erikoiskuljetuksessa poiketa tarpeellista varovaisuutta noudattaen muistakin liikennettä koskevista erityisesti moottori- ja moottoriliikennetiellä noudatettavista säännöksistä, jos erikoiskuljetukselle on myönnetty 87 c §:ssä tarkoitettu erikoiskuljetuslupa.*

87 §

*Ajoneuvon mitat, massat ja kuormaaminen*

Ajoneuvo on kuormattava siten, ettei kuorma voi vaarantaa henkilöitä, vahingoittaa omaisuutta, laahata maata, pudota tielle, pölytä häiritsevästi tai aiheuttaa muuta siihen verrattavaa haittaa taikka synnyttää tarpeetonta melua.

Ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä ei saa kuljettaa enempää henkilöitä kuin ajoneuvolle sallittu henkilökuorma sallii, ellei tästä erikseen toisin säädetä. Ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä ei myöskään saa kuljettaa suurempaa kuormaa kuin tieliikenteessä sallitut mitat, ajoneuvon akselille tai telille

87 §

*Ajoneuvon mitat, massat ja kuormaaminen*

Ajoneuvo on kuormattava siten, ettei kuorma voi vaarantaa henkilöitä, vahingoittaa omaisuutta, laahata maata, pudota tielle, pölytä häiritsevästi tai aiheuttaa muuta siihen verrattavaa haittaa taikka synnyttää tarpeetonta melua.

Ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä ei saa kuljettaa useampaa henkilöä kuin ajoneuvon sallittu henkilökuorma on, ellei erikseen toisin säädetä.

*Ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä ei saa mitoiltaan eikä massaltaan olla suurempi eikä siinä saa kuljettaa suurempaa tai painavam-*

kohdistuvat massat, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaisuudessa taikka kuljetukselle myönnetty asianmukainen poikkeuslupa sallii. Akselille ja telille kohdistuva massa sekä ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaisuudessa eivät myöskään saa ylittää kuljetusreitillä sallittua suurinta arvoa. Kuorma on lisäksi sijoitettava siten, ettei sallittua akselille tai telille kohdistuvaa massaa vetävän ajoneuvon massasta riippuvaa hinattavan ajoneuvon kytkentämassaa ylitetä.

Ajoneuvon suurimmista sallituista mitoista ja massoista, moottorikäyttöisen ja hinattavan ajoneuvon kytkentämitoista ja muista kytkennän ehdoista sekä ajoneuvon kuormaamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksen muualla kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon mitoista ja massoista annetuista säännöksistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään Liikenteen turvallisuusviraston myöntämien poikkeusten voimassaoloajasta ja tarvittaessa muista ehdoista, vastavuoroisuuden noudattamisesta poikkeuksia myönnettäessä sekä muista poikkeusten myöntämisen edellytyksistä.

Asetuksen säännösten vastaisesti kuormatun ajoneuvon saa kuljettaa liikenteen valvojan sopivaksi katsomaan paikkaan ylikuorman purkamiseksi tai virheellisen kuormauksen korjaamiseksi.

Eläinten kuljettamisesta moottorikäyttöisellä ja hinattavalla ajoneuvolla on lisäksi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

*paa kuormaa kuin tiellä yleisesti sallittuja mittoja ja massoja koskevissa säännöksissä säädetään tai niiden nojalla myönnettyssä poikkeusluvassa sallitaan.*

*Ajoneuville ja ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallituista mitoista ja massoista, yleisesti sallituista mitoista poikkeamisen merkityksestä, hinattavan ajoneuvon kytkennän ehdoista, ajoneuvon kuormaamisesta, kuorman varmistamisesta, hinaamisesta sekä näistä myönnettävistä poikkeuksista säädetään valtioneuvoston asetuksella.*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksen muualla kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon mitoista ja massoista annetuista säännöksistä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään Liikenteen turvallisuusviraston myöntämien poikkeusten voimassaoloajasta ja tarvittaessa muista ehdoista, vastavuoroisuuden noudattamisesta poikkeuksia myönnettäessä sekä muista poikkeusten myöntämisen edellytyksistä.

Säännösten tai määräysten vastaisesti kuormatun ajoneuvon saa kuljettaa liikenteen valvojan sopivaksi katsomaan paikkaan ylikuorman purkamiseksi tai virheellisen kuormauksen korjaamiseksi.

Eläinten kuljettamisesta moottorikäyttöisellä ja hinattavalla ajoneuvolla on lisäksi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

## 87 b §

### *Erikoiskuljetuksen suorittaminen*

*Edellä 87 §:stä poiketen erikoiskuljetuksen saa suorittaa edellyttäen, että riittävässä määrin ehkäistään kuljetuksesta aiheutuva vaara ja haitta. Erikoiskuljetuksen yhteydessä on tarvittaessa käytettävä varoitusajoneuvoja ja liikenteen ohjaajia.*

*Erikoiskuljetuksessa kuorma on kuormatta-*

va sellaiseen ajoneuvoon tai ajoneuvoyhdistelmään, jolla kuljettaessa ei tarpeettomasti ylitetä tiellä yleisesti sallittuja mittoja eikä massoja. Ensisijaisesti on vältettävä sallitun leveyden ylittämistä ja toissijaisesti korkeuden ylittämistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset:

1) erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista;

2) erikoiskuljetusyhdistelmissä käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista;

3) erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista ja massoista sekä erikoiskuljetuksen kuljetettavan kuorman kuormaamisesta;

4) erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman merkitsemisestä;

5) muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamisesta erikoiskuljetuksessa;

6) erikoiskuljetuksessa noudatettavista nopeusrajoituksista;

7) varoitusajoneuvojen ja liikenteen ohjaajien käyttämisestä erikoiskuljetuksessa, peräkkäisten erikoiskuljetusten kuljettamisesta ryhmänä sekä ehdoista erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muista turvallisuusvaatimuksista.

Erikoiskuljetukseen käytettävää ajoneuvoa koskevista teknisistä vaatimuksista sekä ajoneuvon varusteista ja hyväksymisestä säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla.

## 87 c §

### *Erikoiskuljetuslupa*

Erikoiskuljetukseen on oltava erikoiskuljetuslupa, jos kuljetus ylittää tiellä yleisesti sallitun massan. Lisäksi erikoiskuljetuslupa vaaditaan, jos liikenneturvallisuus on erityisesti varmistettava kuljetuksen laadun vuoksi tai muusta erityisestä syystä taikka jos kuljetusreitti, jolla kuljetus on mahdollinen, on määritettävä.

Erikoiskuljetusluvun myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) kuljetusta ei voida millään ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä kohtuullisesti suorittaa ylittämättä tiellä yleisesti sallittua mittoa tai massaa;



2) ei ylitetä ajoneuvon eikä ajoneuvoyhdistelmän liikenteessä käytettäväksi hyväksytyä massaa eikä valmistajan sallimaa massaa;

3) ei ylitetä tienpitäjän tielle eikä tielaitteelle määrittämää kantavuutta; ja

4) kuljettaminen on tielaitteiden estämättä mahdollista tai ne ovat tarvittaessa kuljetusta varten tilapäisesti poistettavissa.

Erikoiskuljetusluvan myöntää elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Erikoiskuljetusluvassa voidaan asettaa kuljetuksen reittiä, ajankohtaa ja muita kuljetuksen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä liikenneympäristön suojaamiseksi tarvittavia ehtoja.

Lupaviranomainen voi peruttaa erikoiskuljetusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvan haltija ei noudata erikoiskuljetusta koskevia säännöksiä, määräyksiä tai erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvan haltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus, jos luvan peruttaminen olisi kohtuutonta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksistä sekä siitä milloin kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa.

## 88 §

*Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus*

Kaikkien käytössä olevien lasten turvalaitteiden on oltava liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa säädetyllä tavalla tyypiltään hyväksytyjä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään myös lasten turvalaitteiden painoluokasta, rakenteesta ja kiinnitystavasta.

## 88 §

*Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus*

Kaikkien liikenteessä käytettävien lasten turvalaitteiden on oltava ajoneuvolaissa sekä sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä asetettujen vaatimusten mukaisesti tyypiltään hyväksytyjä.

88 e §

*Linja-auton sammutin ja ensiaputarvikkeet*

*Linja-autossa tulee olla sammutin ja sallittua matkustajamäärää vastaavat ensiaputarvikkeet.*

96 §

*Ajoneuvon käytön estäminen*

-----  
*Jos erikoiskuljetusluvan haltija ei noudata erikoiskuljetuksesta annettuja säännöksiä ja määräyksiä sekä erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja, poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitos voi keskeyttää kuljetuksen lähimpään tarkoituksenmukaiseen paikkaan kuljetuksessa esiintyneiden puutteiden korjaamiseksi.*

108 §

*Tarkemmat säännökset*

-----  
Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa:

2) koululaisten ja päivähoidossa olevien lasten kuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, jos näihin kuljetuksiin saadaan valtion tai kunnan tukea;

3) ajoneuvon kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä.

108 §

*Tarkemmat säännökset*

-----  
Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa koululaisten ja päivähoidossa olevien lasten kuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, jos näihin kuljetuksiin saadaan valtion tai kunnan tukea.

-----  
*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*

*Tämä lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat ovat sellaisinaan voimassa.*

*Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat tieliikennelain nojalla annetut tai muutoin sen nojalla voimassa olevat säädökset jäävät voimaan, kunnes niistä toisin säädetään.*

-----

## 3.

**Laki****autoverolain 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* autoverolain (1482/1994) 3 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 266/2003, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

## 3 §

Ajoneuvo, joka on aikaisemmin verotettu, verotetaan uudelleen ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan aina uudelleen. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään huomioon ottaen ajoneuvojen osien merkitys ajoneuvon kokonaisuudelle ja osien keskimääräiset osuudet ajoneuvon hinnasta sekä yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

-----

## 3 §

Ajoneuvo, joka on aikaisemmin verotettu, verotetaan uudelleen ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan aina uudelleen. *Valtioneuvoston* asetuksella säädetään huomioon ottaen ajoneuvojen osien merkitys ajoneuvon kokonaisuudelle ja osien keskimääräiset osuudet ajoneuvon hinnasta sekä yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

-----

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 .

-----