

Hallituksen esitys Eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi ajoneuvolaki. Laissa säädettäisiin ajoneuvojen yleisistä turvallisuusvaatimuksista, vaatimustenvastaisten osien, erillisten teknisten yksiköiden ja polkupyörien kaupan kiellosta, ajoneuvojen luokittelusta, ajoneuvojen, järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä, liikenteessä käytettävien ajoneuvojen määräaikaikatsastuksista ja teknisistä tienvarsitarkastuksista, ajoneuvojen rekisteröinnistä sekä ajoneuvojen, järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennuksesta ja korjauksesta.

Säännökset vastaisivat asiallisesti keskeisimmiltä osin mitä tieliikennelaissa, liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjaamisesta annetussa laissa, asetuksessa ja liikenneministeriön päätöksessä, ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetussa asetuksessa, ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa ja ajoneuvojen katsastuksesta annetussa asetuksessa nykyisin säädetään.

Teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevilla säännöksillä pantaisiin täytäntöön Euroopan yhteisöissä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi. Direktiivistä poiketen laki koskisi kuitenkin kaikkien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvontaa tiellä. Valvontaa suoritettaisiin ensisijaisesti poliisi, mutta lisäksi toimialueellaan myös tullilaitos ja rajavartiolaitos. Nykyisin

tiellä suoritettava ajoneuvon liikennekelpoisuuden valvonta perustuu pääosin tieliikennelakiin, joten ehdotettu laki korvaisi eräiltä osin tieliikennelain säännökset.

Yksityiskohtaiset säännökset ajoneuvojen hyväksynnöistä ja rekisteröinnistä, määräaikaikatsastuksista, teknisistä tienvarsitarkastuksista sekä liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta annettaisiin lakiin otettavien valtuuksien nojalla valtioneuvoston asetuksilla. Yksityiskohtaiset säännökset ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksilla.

Esitykseen liittyen muutettaisiin tieliikennelakia, luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettua lakia, luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annettua lakia, ajoneuvojen katsastusluvista annettua lakia, rikoslakia, moottoriajoneuvoverosta annettua lakia, ajoneuvoverosta annettua lakia, autoverolakia, polttoainemaksusta annettua lakia, liikennevakuutuslakia, ympäristönsuojelulakia, pysäköintivirhemaksusta annettua lakia ja Ajoneuvohallintokeskuksesta annettua lakia. Esitys liittyy valtion vuoden 2003 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2003 alusta.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYSLUETTELO.....	2
YLEISPERUSTELUT	5
1. Nykytila	5
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	5
<i>Ajoneuvoja koskevan lainsäädännön kehitysvaiheet</i>	5
<i>Ajoneuvotekniset vaatimukset ja niiden valvonta</i>	5
<i>Ajoneuvon katsastus</i>	6
Katsastustoiminnan järjestäminen	6
Katsastuslajit	6
Vuosikatsastusten suorittaminen	6
<i>Ajoneuvon rekisteröinti</i>	7
<i>Ajoneuvon tarkastus liikenteessä</i>	7
<i>Liikennetarvikkeet</i>	9
1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö.....	9
<i>Tyyppihyväksyntäjärjestelmä</i>	9
Euroopan talouskomissio ECE	9
Euroopan yhteisö	10
<i>Katsastustoiminta</i>	12
<i>Tekniset tienvarsitarkastukset</i>	13
1.3. Nykytilan arviointi	14
<i>Säädöstaso</i>	14
<i>Katsastustoiminta</i>	14
<i>Tekniset tienvarsitarkastukset</i>	15
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	16
2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi.....	16
<i>Esityksen tavoitteet</i>	16
<i>Säädösten kohderyhmät</i>	16
<i>Keinot tavoitteiden saavuttamiseksi</i>	16
2.2. Keskeiset ehdotukset.....	16
<i>Ajoneuvojen luokittelu</i>	16
<i>Ajoneuvoja koskevat vaatimukset</i>	17
<i>Tyyppihyväksyntä</i>	17
<i>Ajoneuvojen katsastus ja rekisteröinti</i>	17
<i>Ajoneuvon tekninen tienvarsitarkastus</i>	18
<i>Järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden kauppa, asennus ja korjaus</i>	18
<i>Pääasialliset muutokset</i>	18
<i>Muut säädökset</i>	19
3. Esityksen vaikutukset	19
3.1. Taloudelliset vaikutukset.....	19
3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	20
3.3. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan	21

3.4.	Liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutukset.....	21
4.	Asian valmistelu.....	21
5.	Riippuvuus Euroopan yhteisön lainsäädännöstä ja kansainvälisistä sopimuksista 22	
6.	Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja.....	22
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT		23
1.	Lakiehdotusten perustelut	23
1.1.	Ajoneuvolaki.....	23
1 luku.	Yleiset säännökset	23
2 luku.	Ajoneuvojen perusluokitus	29
3 luku.	Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tarkempi luokitus	32
4 luku.	Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet, varusteet ja ympäristöominaisuu- det	35
5 luku.	Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihi- väksyntä	37
6 luku.	Ajoneuvon määräaikaikatsastus	45
7 luku.	Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastus.....	49
8 luku.	Ajoneuvon rekisteröinti.....	51
9 luku.	Tekninen tienvarsitarkastus	54
10 luku.	Ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön sekä polkupyörän käyt- töoikeus ja käytön estäminen sekä korjausvelvoite.....	58
11 luku.	Järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennus ja kor- jaus	63
12 luku.	Erinäiset säännökset	65
13 luku.	Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset.....	68
1.2.	Tieliikennelaki	70
6 luku.	Ajoneuvon käyttö	70
1.3.	Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä	71
1.4.	Laki luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä	71
1.5.	Laki ajoneuvojen katsastusluvista	72
1.6.	Rikoslaki.....	75
2 a luku.	Sakosta, muuntorangaistuksesta ja rikesakosta	75
23 luku.	Liikenne rikoksista	75
1.7.	Laki moottoriajoneuvoverosta	75
1.8.	Laki ajoneuvoverosta	76
1.9.	Autoverolaki	77
1.10.	Ympäristönsuojelulaki.....	78
1.11.	Laki polttoainemaksusta.....	78
1.12.	Liikennevakuutuslaki	79
1.13.	Laki pysäköintivirhemaksusta	79
1.14.	Laki Ajoneuvohallintokeskuksesta	79
2.	Tarkemmat säännökset.....	79
3.	Voimaantulo.....	80
4.	Säätämisyjärjestys.....	80

4.1.	Johdanto.....	80
4.2.	Asetuksenantovallan täsmällisyys.....	81
4.3.	Elinkeinovapaus	81
4.4.	Julkiset hallintotehtävät	81
4.5.	Kotirauha	82
4.6.	Säätämisyjärjestyksen arviointia.....	83
LAKIEHDOTUKSET.....		84
Ajoneuvolaki.....		84
tieliikennelain muuttamisesta.....		111
luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta.....		114
luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....		115
ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain muuttamisesta.....		116
rikoslain muuttamisesta.....		117
moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta.....		119
ajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta.....		120
autoverolain muuttamisesta		120
ympäristönsuojelulain 13 ja 116 §:n muuttamisesta		122
polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta		122
liikennevakuutuslain muuttamisesta		123
pysäköintivirhemaksusta annetun lain 1 ja 8 §:n muuttamisesta.....		124
Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta		124
LIITE.....		126
RINNAKKAISTEKSTIT		126
tieliikennelain muuttamisesta.....		126
luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta.....		134
luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....		136
ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain muuttamisesta.....		137
rikoslain muuttamisesta.....		140
moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta.....		142
ajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta.....		144
autoverolain muuttamisesta		146
ympäristönsuojelulain 13 ja 116 §:n muuttamisesta		147
polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta		148
liikennevakuutuslain muuttamisesta		150
pysäköintivirhemaksusta annetun lain 1 ja 8 §:n muuttamisesta.....		151
Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta		152

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Ajoneuvoja koskevan lainsäädännön kehitysvaiheet

Ajoneuvoja koskevia säännöksiä annettiin ensimmäisen kerran vuoden 1922 asetuksessa automobiililiikenteestä (237/1922). Samassa asetuksessa säädettiin myös liikennesäännöistä, liikennemerkeistä, ajokortista ja kuljettajaopetuksesta sekä ammattimaisen tieliikenteen harjoittamisen ehdoista. Ensimmäinen laki aiheesta oli laki moottoriajoneuvoliikenteestä (156/1926).

Liikennettä koskevia säännöksiä on sittemmin kehitetty lukuisia kertoja. Säädöstasoa on muutettu ajankohdalle ominaisten periaatteiden mukaisesti siten, että 1950-luvulla ajoneuvoja, ajokortteja, kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoa sekä luvanvaraista tieliikennettä koskevat säännökset annettiin moottoriajoneuvoasetuksella (330/1957) ja tarkemmat säännökset silloisen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätöksellä. Liikenteessä käyttäytymisestä säädettiin tieliikenneasetuksella (331/1957). Tieliikennelaki (143/1957) oli vuoteen 1981 saakka lähinnä puitelaki ja vasta tuona vuonna kansalaisten oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat käyttäytymissäännökset nostettiin lain tasolle uuteen tieliikennelakiin (267/1981). Samassa yhteydessä nostettiin ajoneuvoasetukseen (233/1982) eräitä kansalaisten käyttäytymisen ohjaamisen kannalta merkittävimpiä ajoneuvojen käyttöä koskevia säännöksiä, kuten säännökset ajoneuvokohtaisista nopeusrajoituksista, suurimmista sallituista mitoista ja massoista, ajoneuvon kuormittamisesta sekä talvi- ja nastarenkaiden käytöstä. Vuonna 1992 nostettiin lähes kaikki ajoneuvoja ja niiden käyttöä, rekisteröintiä ja katsastusta koskevat vaatimukset asetustasolle: joulukuussa 1992 annettiin asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1256/1992), jäljempänä rakenne- ja varusteasetus, asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992), jäljempänä käyttöasetus, asetus ajoneuvojen rekis-

teröinnistä (1598/1995), jäljempänä rekisteröintiasetus, ja asetus ajoneuvojen katsastuksesta (1702/1992), jäljempänä katsastusasetus. Tieliikennelain 2 a §:ään otettiin ajoneuvojen perusmäärittelyt. Lain 83, 83 a ja 83 b §:ssä säädetään yleisellä tasolla ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista, 84 §:ssä hyväksynnästä, katsastuksesta ja rekisteröinnistä, 85 §:ssä vastuusta ajoneuvon kunnosta ja 96 §:ssä ajoneuvon käytön estämisestä muun muassa vikojen tai puutteellisuuden johdosta.

Ajoneuvotekniset vaatimukset ja niiden valvonta

Ajoneuvoille asetettavat vaatimukset koskevat ensi vaiheessa ajoneuvojen valmistajia, Suomen oloissa käytännössä kuorma-autojen, perävaunujen sekä linja-autojen ja taksien korien valmistajia, sekä ajoneuvojen maahantuojia. Pääosan ajoneuvoista tuovat valmistajien valtuuttamat maahantuojat. Pienen osan ajoneuvoista tuovat joko yksityiset kaupalliset maahantuojat tai yksityishenkilöt, jotka tuovat yksittäisiä ajoneuvoja omaan käyttöönsä. Vaatimustenmukaisuutta valvovat osin Ajoneuvohallintokeskus tyyppihyväksynnän ja tyyppikatsastuksen kautta ja osin katsastustoimi rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksessa. Ajoneuvon säilymistä vaatimusten mukaisena valvotaan määräaikaiskatsastuksessa ja tienvarsitarkastuksissa.

Ajoneuvoja koskevissa säännöksissä on asteittain siirrytty käyttämään viittaustekniikkaa: ajoneuvon tietyn ominaisuuden tai osan tulee täyttää tietyn direktiivin tai vastaavan E-säännön vaatimukset tai olla tyyppihyväksytty sanotun direktiivin tai vastaavan E-säännön mukaisesti. Tyyppihyväksyntäjärjestelmää kuvataan tarkemmin jäljempänä.

Euroopan talousaluetta, jäljempänä ETA, koskevan sopimuksen tultua voimaan vuoden 1994 alusta direktiivit on julkaistu Euroopan yhteisön, jäljempänä EY tai yhteisö, virallisessa lehdessä suomeksi ja ruotsiksi. Yhteisön liittyttyä vuonna 1998 Geneven sopimukseen julkaistaan EY:n virallisessa lehdessä

kaikilla yhteisökielillä myös kaikki ne E-säännöt, joihin yhteisö on sitoutunut.

Ajoneuvon katsastus

Ajoneuvojen katsastuksen tavoitteena on liikenneturvallisuuden edistäminen ja liikenteestä aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentäminen sekä ajoneuvoon kohdistuvien verojen ja liikennevakuutusmaksun valvonta.

Katsastustoiminnan järjestäminen

Ajoneuvojen katsastukset käynnistettiin Suomessa vuonna 1922. Nykyisin katsastustoiminnan harjoittamisesta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (1099/1998). Ajoneuvojen katsastuksia saa suorittaa vain se, jolle on myönnetty toimilupa. Toimilupa tulee myöntää hakijalle, joka on luotettava, asiantunteva, vakavarainen ja riippumaton. Hakijan on kyettävä myös varmistamaan toiminnan riittävän korkea laatu ja asiakkaiden yhdenvertainen kohtelu sekä huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta. Toimilupa myönnetään hakemuksen perusteella joko pelkkien vuosikatsastusten tai kaikkien katsastusten suorittamiseen tyyppikatsastusta ja EY-tyyppihyväksyntää lukuun ottamatta. Ajoneuvohallintokeskus valvoo toimiluvan saaneita katsastustoimipaikkoja. Ajoneuvojen katsastuksia suorittavien henkilöiden koulutuksesta säädetään mainitussa ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa ja katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä (201/1999).

Katsastuslajit

Tyyppikatsastus suoritetaan uuden ajoneuvomallin luokittelua varten ja sen toteamiseksi, onko ajoneuvomalli rakenteeltaan, varusteiltaan, mitoiltaan ja muilta ominaisuuksiltaan säännösten mukainen. Tyyppikatsastukset suorittaa Ajoneuvohallintokeskus. Rekisteröintikatsastus suoritetaan yksittäisen ajoneuvon luokittelua varten. Siinä todetaan ajoneuvon rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot sekä tarkastetaan, onko ajoneuvo kuntoon turvallinen sekä mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen.

Kytkentäkatsastus suoritetaan vetävän ja hinnattavan ajoneuvon tai ajoneuvojen kytkennän hyväksymiseksi. Ajoneuvon muutosten hyväksymiseksi ja ajoneuvosta rekisteriin merkittyjen tietojen muuttamiseksi tai täydentämiseksi suoritetaan muutoksikatsastus.

Vuosikatsastus on rekisteröidylle ajoneuvolle määräajoin suoritettava katsastus, jossa tarkastetaan ajoneuvon kunto ja rekisteriin merkityt tiedot. Yksityiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot on katsastettava ensimmäisen kerran kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä, toisen kerran viiden vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä. Kuorma-autot, linja-autot, pakettiautot, luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot sekä perävaunut, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia, on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä. Kevytperävaunuja ei tarvitse esittää vuosikatsastukseen. Moottoripyörillä ja muilla L-luokan ajoneuvoilla ei myöskään ole vuosikatsastusvelvollisuutta.

Vuosikatsastusten suorittaminen

Vuosikatsastuksessa todetaan ajoneuvon yksilöimiseksi rekisteritunnus ja valmistenumero. Ajoneuvon rekisteriotteeseen merkityt tekniset tiedot ja soveltuvat muut tiedot tarkastetaan. Lisäksi tarkastetaan, ettei ajoneuvon mahdollista ajoneuvokohtaista veroa tai maksua ole laiminlyöty ja että liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksu on suoritettu. Katsastuksessa tarkastetaan ajoneuvo sen toteamiseksi, että ajoneuvo ja sen varusteet ovat säännösten mukaisessa kunnossa, ajoneuvo on liikenteessä turvallinen ja ettei ajoneuvosta aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja. Autosta ja perävaunusta on tarkastettava moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetussa neuvoston direktiivissä 96/96/EY, jäljempänä katsastusdirektiivi, säädetyt kohteet. Ajoneuvo on hyväksyttävä katsastuksessa, jos siinä ei ole ha-

vaittu direktiivissä säädetyissä hylkäysperusteissa mainittua vikaa tai puutteellisuutta eikä muissa tarkastuskohteissa ole ilmennyt liikenneturvallisuuden tai ympäristön kannalta merkittävää vikaa tai puutteellisuutta. Ajoneuvo on myös hyväksyttävä, jos siinä todetusta viasta tai puutteellisuudesta aiheutuu vain vähäistä vaaraa tai haittaa ja vika tai puutteellisuus on korjattavissa yksinkertaisella säätötoimenpiteellä tai osan vaihtamisella. Jollei ajoneuvoa ole hyväksyttävä, se on hylättävä katsastuksessa. Jos vika tai puutteellisuus aiheuttaa välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle, ajoneuvo on lisäksi määrättävä ajokieltoon. Katsastuksessa hylättyä ja ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin vika tai puutteellisuus on korjattu ja ajoneuvo on hyväksytty jälkitarkastuksessa, uudessa vuosikatsastuksessa tai rekisteröintikatsastuksessa.

Vuonna 2001 vuosikatsastuksia aloitettiin 1,99 miljoonaa. Vuosikatsastuksissa hylättiin 27 prosenttia katsastettavista autoista. Vuosikatsastuksissa hylättyjen ajoneuvojen osuus on viime vuosina vakiintunut 26—28 prosenttiin, kun se vielä vuonna 1996 oli alle 20 prosenttia. Vuosikatsastusten lisäksi vuonna 2001 suoritettiin muita katsastuksia noin 100 000.

Ajoneuvon rekisteröinti

Liikenteessä käytettävät ajoneuvot on eräitä harvinaisia poikkeuksia lukuun ottamatta rekisteröitävä. Rekisteröinnin tarkoituksena on antaa ajoneuville sen yksilöivä ja näkyvä tunnus, jonka avulla ajoneuvon käytön valvonta on mahdollista. Rekisteröintivelvollisuudesta säädetään tieliikennelain 84 §:ssä ja rekisteröintiasetuksessa. Ajoneuvon omistajan on ilmoitettava ajoneuvo rekisteriin ja ilmoitettava samalla nimensä, osoitteensa ja ajoneuvon käyttötarkoitus. Omistaja voi samalla ilmoittaa ajoneuville haltijan, jos ajoneuvoa käyttää pääasiallisesti muu kuin omistaja. Rekisteröinnin yhteydessä rekisteriin merkitään ajoneuvon yksilöintitiedot ja tekniset tiedot. Ne voidaan merkitä rekisteriin jo ennen rekisteröintiä, jos kyse on tyyppihyväksytyistä mallia olevasta ajoneuvosta ja valmistaja tai maahantuojat ennakoilmoittaa

ajoneuvon. Ajoneuvon käytön aikana rekisteriin merkitään omistajan ja haltijan muutokset, teknisten tietojen muutokset sekä vakuutusta ja verotusta koskevat muutokset. Ajoneuvo voidaan poistaa rekisteristä väliaikaisesti tai ajoneuvon romutuksen yhteydessä lopullisesti.

Ajoneuvorekisterissä oli vuoden 2001 lopussa 3,7 miljoonaa ajoneuvoa. Näistä oli autoja 2 481 000, perävaunuja 605 000, traktoreita 332 000, moottoripyöriä 102 000 ja mopoja 103 000.

Ajoneuvon tarkastus liikenteessä

Liikennevalvonnan yhteydessä suoritettavalla ajoneuvojen teknisen kunnan tarkastamisella on Suomessa pitkät perinteet. Toiminta kuuluu ensisijaisesti poliisille. Poliisilain (493/1995) 21 §:n mukaan poliisimiehellä on oikeus määrätä kulkuneuvo pysäytettäväksi muun muassa silloin, jos se on tarpeen kulkuneuvon käyttöön liittyvän valvonnan suorittamiseksi. Tieliikennelain 93 §:n mukaan ajoneuvo on poliisimiehen antamasta merkistä pysäytettävä. Kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen antamia määräyksiä ajoneuvon kunnan, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelvottomuuden tarkastamisen. Tieliikennelain 96 §:n mukaan poliisimies voi estää ajoneuvon käyttämisen liikenteeseen ottamalla pois rekisteritunnukset ja rekisteriotteen tai muunlaisin tarvittavin keinoin, jos ajoneuvo ei rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan täytä säädettyjä vaatimuksia tai jollei sitä ole asianmukaisesti katsastettu ja rekisteröity. Jos ajoneuvossa oleva puutteellisuus ei aiheuta välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle, poliisimies voi ajoneuvon käyttöä estämättä määrätä ajan, jonka kuluessa puutteellisuus on korjattava. Poliisimies voi samalla määrätä ajoneuvon katsastettavaksi.

Poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitoksen harjoittavat yhteistoimintaa liikenteen valvontaan liittyvissä asioissa. Tieliikennelain 97 §:n 2 momentin mukaan tulli- ja rajavartiolaitoksella on liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässään sama toimivalta kuin lain

93—96 §:n mukaan on poliisimiehellä. Siten poliisiin lisäksi myös tulli- ja rajavartiomiehellä on oikeus pysäyttää ajoneuvo.

Poliisi-, tulli- ja rajavartioviranomaiset suorittavat ajoneuvoteknistä liikennevalvontaa joko yksin tai siten, että katsastuksia suorittavat henkilöt ovat mukana asiantuntijapuna. Tällöin poliisi-, tulli- tai rajavartiomies pysäyttää ajoneuvon ja katsastuksia suorittava henkilö tarkastaa ajoneuvon teknisen kunnan. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies päättää ajoneuvossa ilmenneiden vikojen ja puutteellisuuksien johdosta tehtävistä toimenpiteistä. Ajoneuvohallintokeskus on sopinut halukkaiden katsastustoimipaikkojen kanssa niiden osallistumisesta liikennevalvontaan ja maksaa näille vuosittain korvauksen tarkastustoiminnasta. Katsastustoimipaikat sekä poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos sopivat keskenään valvontatapahtumista.

Poliisin ja katsastusmiesten yhdessä suorittamista tarkastuksista katsastustoimipaikat lähettävät raportit Ajoneuvohallintokeskukselle. Vuosina 1996—2001 katsastusmiehet ovat tarkastaneet vuosittain 10 000—15 000 ajoneuvoa liikennevalvonnan yhteydessä. Näistä yli puolet on ollut kuorma-autoja ja raskaita perävaunuja.

Liikkuva poliisi suorittaa vuosittain liikenteessä noin 60 000 raskaan ajoneuvon tarkastusta. Määrä sisältää muun ohessa vaarallisten aineiden kuljetusten tarkastukset, ajo- ja lepoaikojen valvonnan sekä ne ajoneuvojen teknisen kunnan tarkastukset, joissa katsastusmiehet ovat mukana. Muita ajoneuvoja (pakettiautot, henkilöautot, moottoripyörät ja mopot) liikkuva poliisi tarkastaa vuosittain noin 280 000. Liikennevalvontaa suorittaa pääasiassa siihen erikoistunut poliisin valtakunnallinen yksikkö liikkuva poliisi. Paikallispoliisien työajasta liikenteenvalvontaan kuuluu alle kymmenen prosenttia.

Tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen työnjaon mukaisesti tullilaitos suorittaa teknisiä tarkastuksia lähinnä kuorma-autoille ja niiden perävaunuille. Vuonna 2000 tullilaitos tarkasti noin 6 000 raskasta ajoneuvoa. Tarkastuksia suoritettiin pääasiassa Euroopan unionin ulkorajalla.

Rajavartiolaitoksen mukaan Suomen rajan ylittää vuosittain yli 1,2 miljoonaa maahan saapuvaa tai maasta lähtevää ajoneuvoa. Rajavartiolaitos ei tilastoi erikseen ajoneuvoille suoritettavia liikennekelpoisuuden tarkastuksia. Rajavartiolaitos tarkastaa lähes yksinomaan kevyitä ajoneuvoja ja linja-autoja.

Ajoneuvohallintokeskus suorittaa katsastusyrietyksille korvauksen käytetyn työajan mukaan niiden yhdessä poliisin kanssa suorittamasta liikennevalvonnasta. Vuonna 2001 korvaus oli 175 markkaa/henkilötyötunti. Jos tarkastuksissa käytettiin siirrettävää jarrudynamometriä, maksettiin 250 markkaa jokaisesta tarkastetusta ajoneuvosta. Lisäkorvaus maksetaan vain kuorma- ja linja-auton sekä tällaiseen kytketyn perävaunun tarkastuksesta. Hintoihin lisätään arvonlisävero. Tarkastusten sisältö on olosuhteiden edellyttämässä määrin vuosikatsastuksen sisältöä vastaava. Toiminta täydentää hyvin tavanomaista katsastustoimintaa ja edistää liikenneturvallisuutta.

Vuonna 2001 Ajoneuvohallintokeskuksella oli sopimus 21 katsastusyrietyksen kanssa liikennevalvontaan osallistumisesta. Sopimuksessa ei ole määritelty suoritettavien tarkastusten määrää vaan enimmäiskorvaus, jonka Ajoneuvohallintokeskus suorittaa katsastusyrietykselle. Sopimusten yhteisarvo oli 1,8 miljoonaa markkaa. Vuonna 2001 katsastusmiehet tarkastivat liikennevalvonnan yhteydessä noin 11 200 ajoneuvoa, joista 7 700 oli kuorma-autoja ja niiden perävaunuja. Ajokieltoon määrättiin 236 ajoneuvoa.

Tienvarsitarkastustoiminnasta poliisille, tullilaitokselle ja rajavartiolaitokselle aiheutuvat kustannukset sisältyvät niiden menoarvioon.

Suomessa ei ole teiden varsilla varsinaisia ajoneuvojen tarkastukseen tarkoitettuja tarkastuspisteitä. Tarkastukset suoritetaan bus-sipysäkeillä ja teiden levennyksillä sekä muilla tiehallinnon ylläpitämällä pysäköinti- ja levähdysalueilla. Pysäköintialueita on noin 2 400 ja levähdysalueita 500. Ne on tarkoitettu kaikille tienkäyttäjille. Erityisesti Etelä-Suomessa ajoneuvojen tarkastuksiin soveltu-

via alueita on liikennemääriin suhteutettuna vähemmän kuin muualla. Tarvittaessa ajoneuvo voidaan kuitenkin määrätä perusteelliseen tarkastukseen lähellä sijaitsevalle katsastustoimipaikalle. Ajoneuvohallintokeskus on suorittanut katsastusyriytyksille korvauksen tällaisista tarkastuksista.

Aikaisemmin on annettu neuvoston direktiivi 95/50/EY yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa ja neuvoston direktiivi 88/599/ETY yhdenmukaisista menettelyistä pantaessa täytäntöön tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85 ja tieliikenteen valvontalaitteista annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85. Näihin direktiiveihin liittyy samanlaisia tilastointi- ja raportointivelvoitteita kuin Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2000/30/EY, jäljempänä tienvarsitarkastusdirektiivi. Vaarallisten aineiden kuljetusten osalta liikenne- ja viestintäministeriö hoitaa raportoinnin komissiolle poliisilta, tullilaitokselta ja rajavartiolaitokselta saatujen tietojen perusteella. Raportointi on ollut ongelmallista erityisesti sen takia, että vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan direktiiviin pohjautuvat lomakkeet ovat ristiriitaisia.

Liikennetarvikkeet

Liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta annetun lain (570/1978), jäljempänä liikennetarvikelaki, mukaan sellaisen liikennetarvikkeen, joka ei täytä sitä koskevia vaatimuksia, valmistaminen, maahantuonti, kaupan pitäminen, myynti ja muu luovuttaminen on kiellettyä. Laissa säädetään lisäksi eräiden liikennetarvikkeiden asentamisen ja korjauksen ehdoista. Lain säännöksiä valvovat Ajoneuvohallintokeskus ja katsastustoimipaikat.

1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Tyyppihyväksyntäjärjestelmä

Ajoneuvoihin ja niiden järjestelmiin sekä osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin sovelletaan tyyppihyväksyntäjärjestelmää. Kyse on niin sanotun vanhan menettelytavan järjestelmästä, jossa hyväksyntäviranomainen hyväksyy tuotteen prototyypin ja valmistaja tuottaa sen jälkeen markkinoille prototyypin mukaista tuotetta. Valmistaja vastaa siitä, että jokainen tuote on hyväksytyyn prototyypin mukainen siten, että normaalien tuotannon laatuvariaatioiden puitteissakin huonompilautisetkin tuoteyksilöt täyttävät tuotetta koskevat vaatimukset. Viranomainen puolestaan vastaa myöntämällä hyväksynnällä siitä, että prototyyppi oli vaatimusten mukainen, ja valvoo valmistajan tuotannon laatua ja vaatimustenmukaisuutta.

Euroopan talouskomissio ECE

Ajoneuvojen, niiden järjestelmien ja osien sekä erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntäjärjestelmän lähtökohta Euroopassa oli merkittävimpien autonvalmistajamaiden vuonna 1958 Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission ECE:n puitteissa tekemä sopimus moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamisesta ja hyväksyntöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta (SopS 70/1976), jäljempänä Geneven sopimus. Sopimuksen ydin on ajoneuvoihin liittyvien tuotteiden kaupan esteiden poistaminen ja vapaan liikkuvuuden edistäminen laatimalla niin korkeatasoisia, liikenneturvallisuuden takaavia ja ympäristöhaittoja ehkäiseviä sääntöjä, etteivät sopimukseen liittyneet osapuolet näe tarvetta laatia omia kansallisia sääntöjä samasta aiheesta. Sopimuksessa kuvataan tyyppihyväksyntäjärjestelmä: tyyppihyväksyntähakemuksen tekeminen, hakemukseen liitettävät asiakirjat, tyyppihyväksynnän myöntäminen, siitä annettava todistus ja tuotteen merkitseminen hyväksyntämerkinnällä, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonta, menettelyt valmistajan muuttaessa tuotetta tai havaittaessa tuote vaatimustenvastaiseksi sekä erimielisyyksien ratkaisutavat. Sen jälkeen veloitetaan sopimukseen liittynyt osapuoli tunnustamaan toisen sopimuspuolen myöntämä hyväksyntä

muspuolen myöntämä hyväksyntä ja kielle-
tään sopimukseen liittynyttä osapuolta, joka
on ilmoittanut tunnustavansa asianomaisen
tiettyä tuotetta tai sen ominaisuuksia koske-
van säännön, estämästä vaatimusten mukai-
sen tuotteen valmistusta, maahantuontia,
kaupan pitämistä tai käyttöön ottamista.
Sääntöä soveltava osapuoli saa asettaa sään-
nön mukaiset vaatimukset kansallisessa lain-
säädannössään tuotteen pakollisiksi vaati-
muksiksi, soveltaa alempaa, helpommin to-
teutettavaa vaatimustasoa tai olla halutessaan
asettamatta mitään vaatimuksia. Pääasia on,
ettei sopimuspuoli aseta sääntöä tiukempia
vaatimuksia.

E-säännöt ovat usein yksityiskohtaisia ja
laajoja. Säännöissä määrätään ajoneuvon
järjestelmän, osan ja erillisen teknisen
yksikön ominaisuuksille asetettavista
vaatimuksista, näytteenotosta, testauksesta,
testauslaitteista ja niiden kalibroinnista,
testien tulosten tarkastelusta, lomakkeista,
joita käytetään hyväksyntää haettaessa,
testattaessa ja hyväksyntää myönnettäessä,
tyyppihyväksynnän raja-arvoista, tuotannon
laadunvalvonnassa asetettavista raja-arvoista,
hyväksyntämenettelystä ja ajoneuvon, osan
ja erillisen teknisen yksikön merkinnästä.
Koko prosessin lopputuloksena
järjestelmälle, osalle tai erilliselle tekniselle
yksikölle myönnetään E-tyyppihyväksyntä.
Jos ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen
tekninen yksikkö ei täytä vaatimuksia,
hyväksyntää ei myönnetä.

Valmistajan kannalta Geneven sopimus ja
siihen liitetyt E-säännöt antavat
mahdollisuuden järjeistää tuotantoa ja
tuotteiden hyväksynnän hakemista
sopimusmaissa. Jos valmistaja tuottaa
yhdessä sopimusmaassa hyväksyttyä tuotetta,
se voi olla varma sen hyväksyttävyydestä
ilman uusia testejä ja kansallisia vaatimuksia
toisissa asianomaista sääntöä soveltavissa
maissa.

Geneven sopimukseen on sen yli 40 vuoden
voimassaolon aikana liitetty 114 teknistä
sääntöä. Uusia sääntöjä kehitetään jatkuvasti
ja olemassa olevia muutetaan toisaalta turval-
lisuus- ja ympäristövaatimusten ja toisaalta
teknisten toteuttamismahdollisuuksien kehit-
tyessä. Sääntökokoelmaan tehdään vuosittain
50—60 sopimuspuolten hyväksymää muu-

tosta, lisäystä tai korjausta.

Geneven sopimuksen vuonna 1998 tehdyssä
muutoksessa sopimuspuolien piiriä laajennet-
tiin siten, että taloudellisen yhdentymisen jär-
jestö, kuten Euroopan yhteisö, voi liittyä jä-
seneksi ja edustaa silloin etenkin mahdoli-
sissa äänestyksissä kaikkia sopimukseen liit-
tyneitä jäseniään. Yhteisö liittyi samana
vuonna sopimukseen ja äänestää nykyisin
unionin 15 jäsenmaan äänellä liitettäessä so-
pimukseen uusia sääntöjä tai muutettaessa
vanhoja. Samassa yhteydessä sopimus avatiin
Euroopan ulkopuolisille maille ja siihen
ovat liittyneet muun muassa Japani, Austra-
lia, Turkki, Etelä-Afrikka ja Uusi Seelanti.
Sopimukseen on liittynyt 39 valtiota ja Eu-
roopan yhteisö.

Suomi liittyi Geneven sopimukseen vuonna
1976. Hyväksyntäviranomaisena toimi aluksi
silloinen liikenneministeriö. Vuonna 1992
tehtävä siirrettiin silloiselle
autorekisterikeskukselle. Nyt tehtävää hoitaa
Ajoneuvohallintokeskus. Se myöntää
vuosittain 350—400 tyyppihyväksyntää
pääasiassa kotimaisille ajoneuvojen osien ja
erillisten teknisten yksiköiden valmistajille,
jotka suuntautuvat ajoneuvojen osien
vientiin. Merkittävimpiä vientituotteita ovat
ajoneuvojen lasit, pakoputket, katalysaattorit,
valaisimet ja renkaat.

Euroopan yhteisö

Euroopan yhteisö otti ajoneuvojen
tyyppihyväksyntäjärjestelmän käyttöön
vuonna 1970 moottoriajoneuvojen ja niiden
perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevalla
jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä
annetulla neuvoston direktiivillä
70/156/ETY, jäljempänä autojen ja
perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivi.
Direktiivin periaatteet olivat samat kuin
Geneven sopimuksessa, ja aluksi
tyyppihyväksyntädirektiivin alaiset
erityisdirektiivit kopioitiin suoraan E-
säännöistä. Erona Geneven sopimukseen oli
alusta alkaen se, että yhteisössä tähdättiin
kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntään.
Tällainen voitaisiin myöntää, jos ajoneuvon
kaikki järjestelmät, osat ja erilliset tekniset
yksiköt täyttävät niitä koskevien
erityisdirektiivien vaatimukset.

Vuonna 1974 hyväksyttiin toinen tyyppihyväksyntädirektiivi: pyörillä varustettujen maatalous- ja metsätraktoreiden tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettu neuvoston direktiivi 74/150/ETY, jäljempänä traktorien tyyppihyväksyntädirektiivi. Sen periaatteet ovat samat kuin Geneven sopimuksessa sekä autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivissä.

Ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmä Euroopan yhteisöissä toimi 1990-luvulle saakka Geneven sopimuksen tavoin. Jäsenvaltio tunnustaa toisessa jäsenvaltiossa myönnetyn hyväksynnän, sallii markkinoilleen ja liikenteessä käyttöön otettaviksi hyväksytyt ja asianmukaisesti merkityt tuotteet eikä aseta tuotteille tiukempia kansallisia vaatimuksia. Jäsenvaltio saattoi kansallisesti soveltaa joko erityisdirektiivin vaatimustasoa, alemmaa vaatimustasoa tai olla asettamatta mitään vaatimuksia.

Vuonna 1992 tyyppihyväksyntädirektiiviä muutettiin direktiivillä 92/53/ETY perusteellisesti siten, että koko ajoneuvon tyyppihyväksyntä henkilöautolle tuli mahdolliseksi vuoden 1993 alusta. Erityisdirektiivien, joita tuossa vaiheessa oli 47, katsottiin kattavan jäsenvaltioiden turvallisuus- ja ympäristötarpeet siinä määrin, että voitiin edellyttää tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteen soveltamista. Jäsenvaltion tulee autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin 7 artiklan 1 kohdan mukaan hyväksyä markkinoilleen ja käyttöön liikenteessä tyyppihyväksytyjä mallia olevat ajoneuvot. Voimaantuloajankohdaksi päätettiin yhteisön sisämarkkinoiden syntyminen ajankohta.

Vuonna 1992 hyväksyttiin myös kolmas tyyppihyväksyntädirektiivi: kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä annettu neuvoston direktiivi 92/61/ETY, jäljempänä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivi. Myös siinä tavoitteena oli koko ajoneuvon tyyppihyväksyntä.

Ajoneuvoja koskevien vaatimusten harmonisointi vietiin jo noissa vuonna 1992 annetuissa direktiiveissä astetta pitemmälle siten, että

vuodesta 1996 jäsenvaltiot eivät ole enää saaneet myöntää henkilöautoille, mopoille ja moottoripyörille kansallista tyyppihyväksyntää lainkaan. Vuodesta 1998 jäsenvaltiot eivät saaneet merkitä rekisteriin ja sallia käyttöön otettavaksi muita kuin tyyppihyväksytyjä henkilöautoja.

Uudistetun autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin voimaantulosta 1993 alkaen täydellisen yhdenmukaistamisen periaatetta sovellettiin osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin. Jäsenvaltion tulee autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin 7 artiklan 2 kohdan mukaan hyväksyä markkinoilleen ja käyttöön liikenteessä osat ja erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät niitä koskevan erityisdirektiivin vaatimukset. Saman artiklan mukaan jäsenvaltiot eivät saa hyväksyä markkinoilleen tai liikenteessä käytettäväksi osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä, jotka eivät täytä erityisdirektiivin vaatimuksia.

Jo ennen mainittuja ajankohtia eräät yksittäisdirektiivit olivat jäsenvaltioille pakollisia. Tällaisia täydellistä yhdenmukaistamista edellyttäviä direktiivejä ovat ennen kaikkea pakokaasupäästöjä koskevat erityisdirektiivit. Täydellisen yhdenmukaistamisen periaate koskee pakokaasujen osalta muitakin ajoneuvoja kuin henkilöautoja. Siten vuodesta 1993 kaikkien jäsenvaltioiden on pitänyt soveltaa pakokaasuja koskevia rajoituksia pakollisina vaatimuksina myös paketti-, kuorma- ja linja-autoille.

Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen voimaantulosta vuoden 1994 alusta kaikki direktiivit, mukaan lukien tyyppihyväksyntädirektiivit, ovat sitoneet myös Suomea.

Tyyppihyväksyntädirektiiveissä tunnetaan useita poikkeuksia pääsäännöstä. Ensinnäkin tyyppihyväksyntäpakko ja kieltä rekisteröidä muita kuin tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja tuli kahden vuoden viiveellä voimaan useammassa kuin yhdessä vaiheessa valmistettaville ajoneuvoille. Tällaisia ovat esimerkiksi matkailuautot, sairasautot ja ruumisautot.

Toiseksi jäsenvaltion ei tarvitse soveltaa tyyppihyväksyntävaatimusta yksittäiseen henkilöautoon. Se, mikä on yksittäinen ajo-

neuvo, on jätetty jäsenvaltioiden tulkittavaksi. Tulkinnanvaraisuudesta huolimatta on selvää, ettei jäsenvaltion tarvitse hyväksyä alueellaan rekisteröitäväksi ja käyttöön otettavaksi toisessa jäsenvaltiossa yksittäiskappaleena lievemmin tai poikkeavin ehdoin hyväksyttyä henkilöautoa.

Kolmas poikkeus koskee valmistussarjan viimeisiä ajoneuvoja. Poikkeusmahdollisuutta selostetaan tarkemmin ehdotuksen 69 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Neljäs poikkeus koskee pieniä, yleensä kansallisille markkinoille tarkoitettuja valmistussarjoja. Piensarjatyypin hyväksyntää selostetaan ehdotuksen 30 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Viides poikkeus koskee sellaisia uusia teknisiä ratkaisuja, joiden mukaisia vaatimuksia ei vielä ole ehditty viedä erityisdirektiiveihin. Jäsenvaltio voi hyväksyä tällaiset ratkaisut ja hakea niille jälkikäteen komission komiteassa muiden jäsenvaltioiden hyväksynnän. Jos hyväksyntä myönnetään, komission tulee valmistella vastaava muutos erityisdirektiiviin.

Komissio valmistelee parhaillaan ehdotusta tyyppihyväksyntäjärjestelmän seuraavaksi kokonaisuudistukseksi. Saatujen kokemusten edellyttämien muuttamistarpeiden lisäksi uudistuksessa ehdotetaan pakollisen tyyppihyväksynnän laajentamista henkilöautojen sekä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen lisäksi paketti-, kuorma- ja linja-autoihin, niiden perävaunuihin sekä maa- ja metsätaloustraktoreihin. Tyyppihyväksynnän pakollisuus tulisi voimaan asteittain, viimeisten ajoneuvoluokkien osalta 2010-luvulla.

Katsastustoiminta

Vuonna 1977 annettiin direktiivi, jonka mukaan jäsenvaltioiden oli otettava käyttöön vuotuinen katsastusvelvollisuus takseille, linja-autoille, kuorma-autoille, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnin perävaunuille ja ambulansseille. Vuonna 1996 katsastusdirektiivi uudistettiin kattamaan myös henkilö- ja pakettiautot, ei kuitenkaan moottoripyöriä. Suomen katsastusjärjestelmä vastasi jo aikai-

semmin pääosin direktiivissä säädettyjä vaatimuksia.

Katsastusdirektiivissä säädetään katsastuksen suorittajasta, katsastusvelvollisuuden alaisista ajoneuvoista, katsastusten toistumistiheydestä, katsastuksessa tarkastettavista kohteista, katsastuksesta annettavasta todistuksesta ja katsastusta koskevista poikkeuksista.

Katsastusdirektiivin mukaan henkilöauton ensimmäinen katsastus on suoritettava viimeistään neljän vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä. Tämän jälkeen henkilö- ja pakettiauto on katsastettava vähintään joka toinen vuosi. Takseille, linja-autoille, kuorma-autoille ja kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnin perävaunuille on säädetty vuotuinen katsastus. Jäsenvaltioiden on tunnustettava toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ajoneuvolle suoritettu katsastus.

Katsastusdirektiiviä sovelletaan ETA-valtioissa eri tavoin. *Ruotsissa* henkilöautot on katsastettava samalla tavoin kuin Suomessa ensimmäisen kerran kolmen vuoden kuluttua käyttöönotosta. Tämän jälkeen ne on katsastettava kahden vuoden kuluttua ja sen jälkeen vuosittain. *Tanskassa*, *Norjassa* ja *Ranskassa* henkilöautot katsastetaan katsastusdirektiivin vähimmäisvaatimuksen mukaisesti ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

Hollannissa ja *Isossa-Britanniassa* tyyppihyväksytyt henkilöautot katsastetaan ensimmäisen kerran kolmen vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen vuosittain. Jos auto ei ole tyyppihyväksytty, se on katsastettava ensimmäisen kerran rekisteröinnin yhteydessä, sen jälkeen kolmen vuoden kuluttua rekisteröinnistä ja tämän jälkeen vuosittain. *Saksassa* henkilöautot on katsastettava kahden vuoden välein sen jälkeen, kun kolme vuotta on kulunut käyttöönotosta. *Itävallassa* kaikki ajoneuvot kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin perävaunuja lukuun ottamatta on katsastettava vuosittain.

Sveitsissä taksit ja linja-autot katsastetaan vuosittain ja muut ajoneuvot ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua

käyttöön otosta, toisen kerran kolmen vuoden kuluttua ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

Tekniset tienvarsitarkastukset

Tienvarsitarkastusdirektiivin taustalla on ajatus, että vuosikatsastus ei ole riittävä takamaan, että hyötyajoneuvot ovat teknisten vaatimusten mukaisia läpi vuoden. Teknisten tienvarsitarkastusten toteuttaminen muodostaa tärkeän ja kustannustehokkaan keinon valvoa hyötyajoneuvojen kuntoa. Direktiivin tarkoituksena on liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja ympäristön suojelemiseksi varmistaa, että yhteisön alueella liikennöivät hyötyajoneuvot noudattavat tiettyjä katsastusdirektiivissä säädettyjä teknisiä vaatimuksia. Tienvarsitarkastusdirektiivi koskee kuorma-autoja, linja-autoja ja kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnin perävaunuja. Direktiivissä ei rajoiteta jäsenvaltioiden oikeutta suorittaa tarkastuksia, jotka eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan.

Teknisellä tienvarsitarkastuksella tarkoitetaan ilman viranomaisten ennakoilmoitusta ja siten yllättäen tehtyä jäsenvaltion alueella liikennöivän hyötyajoneuvon teknisten ominaisuuksien tarkastusta. Tarkastuksen suorittavat viranomaiset yleisellä tiellä. Tekniset tienvarsitarkastukset on suoritettava ilman kuljettajan kansallisuuteen tai hyötyajoneuvon rekisteröinti- tai käyttömaahan perustuvaa syrjintää. Tarkastettavien ajoneuvojen valinnan on perustuttava kohdennettuun lähestymistapaan. Siinä kiinnitetään erityistä huomiota niiden ajoneuvojen tunnistamiseen, jotka kaikkein todennäköisemmin ovat huonosti huollettuja. Kunkin jäsenvaltion on suoritettava riittävästi teknisiä tienvarsitarkastuksia. Teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastetaan silmämääräisesti pysähtyneenä olevan hyötyajoneuvon kunto tai tarkastetaan raportti aikaisemmasta tarkastuksesta ja katsastusasiakirjat taikka tarkastetaan ajoneuvo sen kuntoa koskevien puutteiden havaitsemiseksi. Tarkastus voi olla myös näiden tarkastusten yhdistelmä. Tarkastus

koskee yhtä, useampaa tai kaikkia seuraavista kohteista: jarrujärjestelmä ja sen osat, pakokaasujärjestelmä, dieselmoottorin pakokaasujen sameus, bensiini-, maakaasu- ja nestekaasumoottorin pakokaasupäästöt, ohjausjärjestelmä, valaisimet ja merkkivalolaitteet, pyörät/renkaat, jousitus, alusta, ajopiirturi, nopeudenrajoitin sekä polttoaine- ja öljyvuodot.

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaneen viranomaisen tai tarkastajan on laadittava ajoneuvon kuntoa koskeneesta tarkastuksesta raportti, joka luovutetaan hyötyajoneuvon kuljettajalle. Viranomainen tai tarkastaja voi määrätä hyötyajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempaan tarkastukseen lähellä sijaitsevaan katsastuspaikkaan. Jos hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän vaaran ajoneuvossa oleville henkilöille tai muille tienkäyttäjille, ajoneuvon käyttö voidaan kieltää, kunnes havaitut vaaraa aiheuttavat puutteellisuudet on korjattu.

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle joka toinen vuosi edelliseltä kahdelta vuodelta kerätyt tiedot tarkastettujen hyötyajoneuvojen lukumäärästä ajoneuvoluokkien ja rekisteröintimaan mukaisesti luokiteltuina, sekä tiedot tarkastetuista kohteista ja todetuista puutteellisuuksista.

Ruotsissa operatiivisesta toiminnasta vastaavat poliisipiirit, joita on 21. Tarkastuksia suorittavat ensisijaisesti erityisesti tehtävään palkatut ajoneuvotarkastajat, joilla ei ole poliisikoulutusta. Rikspolisstyrelsen koordinoi yhteistyötä. Vuonna 2000 Ruotsissa tarkastettiin noin 70 000 ajoneuvoa, joista raskaita ajoneuvoja oli 19 000. Valtioneuvoston päätöksen mukaan vuosittain tulee tarkastaa 120 000 ajoneuvoa. Vuonna 2001 puolet tarkastettavista ajoneuvoista oli raskaita ajoneuvoja. Ruotsissa on noin sata valmista tarkastuspistettä, joissa voidaan suorittaa teknisiä tarkastuksia. Kiinteä jarrudynamometri ja tarkastuskuilu on 15 tarkastuspisteessä. Jokaisella testiryhmällä on lisäksi melumittari ja pakokaasutesteri. Tarkastustulokset taltioidaan kannettavalle tietokoneelle ja lähetetään tiedonsiirtona ajoneuvorekisteriin.

Tanskassa poliisi vastaa ajoneuvojen tiellä

tapahtuvista tarkastuksista, mutta katsastusviranomaisen, Statens Bilinspektion, huolehtii teknisestä tutkimuksesta ja raportoi mahdolliset viat ja puutteellisuudet poliisille, joka puolestaan tekee muodollisen päätöksen mahdollisista jälkitoimenpiteistä: ajokiellosta, rekisterikilpien poistosta ja sakoista. Tanskassa on arvioitu, että 1500 teknistä tarkastusta vuodessa tyydyttää tienvarsitarkastusdirektiivissä säädetyn epäsuoran vaatimuksen. Lisäksi poliisi tarkastaa yksin noin 15 000 ajoneuvoa vuodessa tavanomaisessa liikennevalvonnassaan. Tarkastusten tilastointi- ja laskentatavoissa on ilmeisiä eroja eri maiden ja organisaatioiden välillä. Edellä mainitut tarkastusmäärät eivät ole vertailukelpoisia senkään takia, että tilastoista ei ilmene, missä laajuudessa suoritettu tarkastus on laskettu ajoneuvon tekniseksi tarkastukseksi.

1.3. Nykytilan arviointi

Säädöstaso

Ajoneuvojen luokat on nykyisin määritelty pääasiassa rakenne- ja varusteasetuksessa. Ajoneuvoluokkien nimikkeitä käytetään monessa muuhun tarkoitukseen annetussa säädöksessä, kuten autoverolaissa (1482/1994), moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa (722/1966), ajoneuvoverosta annetussa laissa (1111/1996) sekä luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetussa laissa (343/1991), luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annetussa laissa (342/1991) ja rikoslaissa (39/1889). Kun ajoneuvon luokitus tosiasiallisesti määrää muun muassa ajoneuvon rekisteröinnistä tai käytöstä perittävän veron tai liikennöintioikeuden, on perusteltua nostaa tärkeimmät ajoneuvoluokkien määrittelyt lain tasolle. Ajoneuvoja ja niiden käyttöä koskevien säännösten tasoa tulisi muuttaa toisaalta perustuslain ja toisaalta Suomen EU-jäsenyyden myötä tapahtuneen kehityksen johdosta. Jatkuvasti muuttuvia ajoneuvoille

asetettavia teknisiä vaatimuksia ei ole tarpeen päättää valtioneuvoston asetuksen tasolla. Ajoneuvoja koskevien vaatimusten muutos ei yleensä edellytä enää poliittista harkintaa, koska kansallisilla säädöksillä pääsääntöisesti pannaan toimeen direktiivejä ja niiden muutoksia. Nämä säännökset voitaisiin täten antaa valtioneuvoston asetuksen sijasta liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Ajoneuvojen hyväksynnästä liikenteeseen ja rekisteröinnistä olisi säädettävä lain tasolla ainakin siltä osin kuin säännökset koskevat velvollisuutta tuoda ajoneuvo tarkastukseen tai alistua sellaiseen, ja viranomaisten työnjakoa.

Perustuslakiin sisältyvät perusoikeudet, ennen kaikkea elinkeinovapaus ja kotirauha edellyttävät, että niiden rajoittamisesta säädetään laissa. Myös julkista hallintotehtävää suorittavien esteellisyydestä olisi säädettävä laissa. Elinkeinovapauden rajoittaminen koskee ajoneuvojen, järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden valmistajia, valmistajan edustajia, maahantuojia ja myyjiä samoin kuin tarkastuslaitoksia. Poikkeaminen kotirauhaa koskevista säännöksistä koskee kaikkia edellä mainittuja ja lisäksi ajoneuvojen omistajia, haltijoita ja kuljettajia. Säännösten valvomiseksi viranomaisten ja niiden valtuuttamien tulee saada tietoonsa liike- ja ammattialaisuuden piiriin kuuluvia seikkoja ja toimittaa niitä edelleen. Tällaisten tietojen saamisesta ja luovuttamisesta olisi myös säädettävä lailla.

Katsastustoiminta

Suomessa ajoneuvoille määrääjain tehtävät katsastukset suoritetaan katsastusdirektiivissä edellytetyllä tavalla. Katsastusjärjestelmää ei ole tältä osin tarvetta muuttaa. Katsastusten suorittamisesta säädetään kuitenkin asetuksella, joten säädöstaso ei vastaa nykyistä perustuslakia. Perustuslain 80 §:n mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lailla. Katsastustoimintaan kuuluvissa hyväksymis-, hylkäämis- ja ajokieltopäätöksissä on kyse julkisen vallan käytöstä. Ajoneuvojen katsastusluvista

annetussa laissa on nykyisin hyvän hallinnon varmistavista seikoista otettu huomioon vain muutoksenhakumahdollisuus ja esteellisyyssäännösten noudattaminen. Ajoneuvoihin kohdistuvien verojen ja maksujen laiminlyönnin aiheuttamasta ajoneuvon käyttökiellosta ja verojen ja maksujen tarkastamisesta katsastuksen yhteydessä säädetään nykyisin vaihtelevasti ja osittain myös puutteellisesti. Eri verolaeissa olevat säännökset ehdotetaan yhtenäistettäväksi siten, että ajoneuvo olisi ilman erillistä määräämistoimenpidettä käyttökiellossa, jos siihen kohdistuva erääntynyt vero tai maksu on suoritamatta. Myös verojen tai maksujen laiminlyönnistä johtuvan käyttökiellon tarkastamisesta määräaikaikatsastuksen yhteydessä tulee olla yhdenmukaiset säännökset eri verolaeissa.

Tekniset tienvarsitarkastukset

Suomen nykyinen käytäntö, jossa tienvarsitarkastuksia suorittavat poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos joko yksin tai yhdessä katsastajien kanssa, täyttää tienvarsitarkastusdirektiivissä säädetyt vaatimukset lukuun ottamatta ajoneuvon kuljettajalle annettavaa raporttia ja pakokaasupäästöjen mittaamista, jota Suomessa ei ole suoritettu. Poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen suorittamat tarkastukset ovat yleensä kokonaistarkastuksia, joista yhden osan muodostaa ajoneuvon tekninen tarkastus. Ajoneuvojen perusteellisempaan tekniseen tarkastukseen poliisilla, tullilaitoksella ja rajavartiolaitoksella ei ole riittävää asiantuntemusta. Tästä syystä erityisesti poliisin ja tullilaitoksen asiantuntija-apuna on käytetty katsastustoimipaikkoja. Poliisi ja tullilaitos ovat olleet tyytyväisiä yhteistyöhön katsastustoimipaikkojen kanssa. Katsastustoimipaikkojen osallistumista tienvarsitarkastuksiin on perusteltua jatkaa. Katsastuksia suorittavien henkilöiden osallistumisesta tienvarsitarkastuksiin asiantuntijoina ei kuitenkaan ole säännöksiä nykyisessä lainsäädännössä. Menettely perustuu pitkälti käytäntöön, joka on

syntynyt silloin, kun kaikki katsastuksia suorittavat henkilöt olivat vielä autorekisterikeskuksen virkamiehiä.

Ajoneuvohallintokeskus rahoittaa katsastustoimipaikkojen ja katsastusmiesten osallistumisen teknisiin tienvarsitarkastuksiin. Rahoitusta ei ole järjestetty tyydyttävällä tavalla. Nykyisin tienvarsitarkastuksista Ajoneuvohallintokeskukselle aiheutuvat kustannukset katetaan viraston maksullisen toiminnan ylijäämällä. Ajoneuvohallintokeskuksen vastikkeetonta eli maksutonta toimintaa ovat tienvarsitarkastusten lisäksi muun muassa liikennetarvikkeiden asennus- ja korjausliikkeiden ja liikennetarvikekaupan valvonta, autokoulujen valvonta ja liikenneturvallisuuksiin liittyvä tutkimustoiminta. Tienvarsitarkastusten rahoittaminen maksullisen toiminnan ylijäämällä edellyttää riittävän suuruisen ylijäämän syntymistä vuosittain. Jos ylijäämää ei synny riittävästi, joudutaan supistamaan maksutonta toimintaa tai budjetoimaan menot. Katsastusala on tyytymätön korvausten nykyiseen tasoon, mikä on jonkin verran vähentänyt halukkuutta osallistua tienvarsitarkastustoimintaan. Eri viranomaisten suorittamia ajoneuvojen teknisiä tarkastuksia ei nykyisin tilastoida yhdenmukaisesti. Vain tullilaitos ja katsastustoimipaikat tilastoivat tarkastamiensa ajoneuvojen lukumäärät. Katsastustoimipaikat tilastoivat myös katsastusmiesten tarkastamissa ajoneuvoissa todetut viat ja puutteellisuudet sekä ajokieltoon määrättyt ajoneuvot. Tienvarsitarkastusdirektiivi edellyttää tilastointia tarkastetuista ajoneuvoista ja niissä havaituista vioista ja puutteista. Tiedot on raportoitava komissiolle joka toinen vuosi.

Tienvarsitarkastusdirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on suoritettava hyötyajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastuksia riittävästi. Hyötyajoneuvojen teknisten tarkastusten määrää olisi perusteltua lisätä jonkin verran. Samalla olisi kuitenkin pidettävä muiden ajoneuvojen tarkastusten määrä vähintään nykyisellä tasolla.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on panna täytäntöön tienvarsitarkastusdirektiivi. Esityksellä myös koottaisiin ajoneuvolakiin ajoneuvoja koskevat säännökset siten, että samassa laissa ja sen nojalla annettavissa säännöksissä säädettäisiin ajoneuvojen luokittelusta ja teknisistä vaatimuksista sekä ajoneuvojen liikenteeseen hyväksynnän ja liikennekelpoisuuden valvonnan vaiheista. Tavoitteena on parantaa lainsäädännön johdonmukaisuutta, selkeyttä ja havainnollisuutta käyttäjän kannalta.

Ajoneuvolakia koskevalla ehdotuksella toteutettaisiin lisäksi eräitä liikenneturvallisuutta edistäviä, ajoneuvojen liikennevalvontaa tehostavia ja liikenteen ympäristöhaittoja vähentäviä uudistuksia. Ehdotuksella pantaisiin myös asianmukaisesti täytäntöön aiemmin osin säädöstasoltaan puutteellisesti toimeenpannut tyyppihyväksyntädirektiivit.

Esityksessä otettaisiin huomioon perustuslaissa olevat perusoikeuksien sääntelyä, julkisen vallan käyttöä ja säädöstasoa koskevat vaatimukset.

Säädösten kohderyhmät

Kohdassa 1.1. selostettu lainsäädännön eriyttäminen palvelee käyttäjänäkökulmaa. Käyttäjä löytää häntä koskevat säädökset ”omasta” laistaan, asetuksestaan tai päätöksestään.

Ajoneuvon elinkaareen liittyy kolmenlaisia sääntelyä edellyttäviä vaiheita. Ensimmäinen vaihe on ajoneuvon käyttöönotto joko uutena tai omistajanvaihdoksen, perävaunukytken tai rakennemuutoksen jälkeen. Tähän vaiheeseen liittyvät ajoneuvon tyyppihyväksyntä tai tyyppikatsastus, rekisteröinti-, kytkentä- ja muutokatsastus sekä rekisteröinti. Toinen vaihe on ajoneuvon määräaikainen liikennekelpoisuuden valvonta ja tiellä tapahtuva pistokoetarkastus. Näitä vaiheita koskevien säännösten pääasiallisia soveltajia tai kohteita ovat ajoneuvojen omistajat ja

haltijat, korjaamot, poliisi, katsastustoimi ja Ajoneuvohallintokeskus sekä tyyppihyväksynnän, rekisteröintikatsastuksen ja rekisteröinnin osalta ajoneuvonvalmistajat, valmistajan edustajat ja ajoneuvokauppa.

Kolmas vaihe on ajoneuvon tavanomainen käyttö liikenteessä. Ajoneuvojen liikenteessä käyttöä koskevat säännökset koskevat päivittäisiä tai ainakin usein tapahtuvia toimia. Niiden soveltajia tai kohteita ovat pääasiassa ajoneuvojen kuljettajat ja liikennettä valvova poliisi.

Ehdotettava laki koskisi kahden ensimmäisen vaiheen edellyttämiä säännöksiä. Ajoneuvojen liikenteessä käyttöä koskevat säännökset säilytettäisiin tieliikennelaissa.

Keinot tavoitteiden saavuttamiseksi

Mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi ehdotetaan säädettäväksi ajoneuvolaki. Siihen koottaisiin säännökset ajoneuvojen luokittelusta, ajoneuvoille asetettavista vaatimuksista, ajoneuvojen sekä niiden järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä, hyväksyntäviranomaisista, tutkimuslaitoksista, ajoneuvojen liikenteessä käytön ehdoista, ajoneuvojen rekisteröinnistä, katsastuksista ja teknisistä tienvarsitarkastuksista sekä osien ja erillisten teknisten yksiköiden kaupan valvonnasta. Lisäksi muutettaisiin 13 muuta lakia siten, ettei säädöksiin jää ristiriitaisuuksia.

2.2. Keskeiset ehdotukset

Ajoneuvojen luokittelu

Ajoneuvolakiin sisällytettävissä ajoneuvoluokkien määrittelyissä ryhdyttäisiin soveltamaan direktiivien ja eurooppalaisten sopimusten ja sääntöjen mukaisesti kirjaimin ja numeroin osoitettuja luokkia, kuten M₁ tai O₄, ja ilmaisemaan tätä kautta täsmällisesti, minkälaisesta, kuinka monelle henkilölle tarkoitettusta ja minkä painoisesta ajoneuvosta on kyse. Vastaava suomalainen yleisnime ilmoitettaisiin suluissa. Sellaiset määrittelyt, joita käytetään yksinomaan verolaeissa, siirrettäisiin sanottuihin lakeihin. Ristiriitaisesti käytetystä nimikkeestä

”moottoriajoneuvo” luovuttaisiin. Yläkäsite ”moottorikäyttöinen ajoneuvo” korvaisi sen useimmissa yhteyksissä. Joissakin tapauksissa sen korvaisi nimike ”auto”. Tämän muutoksen johdosta täsmennettäisiin luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettua lakia, luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annettua lakia, rikoslain 23 lukua, moottoriajoneuvoverosta annettua lakia, ajoneuvoverosta annettua lakia, autoverolakia, ympäristönsuojelulakia (86/2000), polttoainemaksusta annettua lakia (337/1993) ja pysäköintivirhemaksusta annettua lakia (248/1970).

Ajoneuvoja koskevat vaatimukset

Ajoneuvolaissa säädettäisiin ajoneuvoja koskevat yleisluontoiset vaatimukset lähes samansisältöisinä kuin ne nyt ovat tieliikennelaissa. Ajoneuvojen rakennetta ja varusteita koskevat yksityiskohtaiset säännökset annettaisiin kolmella liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Niistä yksi koskisi autoja ja niiden perävaunuja, toinen kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja sekä niiden sivu- ja perävaunuja ja kolmas traktoreita, moottorityökoneita, maastoajoneuvoja sekä niiden perävaunuja ja hinattavia laitteita.

Esityksen valmisteluvaiheessa harkittiin taksamittarin kieltämistä muissa ajoneuvoissa kuin takseissa koskevan kiellon ottamista ajoneuvolaikiin. Tavoitteena olisi ollut taksien ja pienten linja-autojen toiminta-alueiden selkeämpi erottaminen ja kuluttajansuojasyys. Kieltoehdotusta ei kuitenkaan ole liitetty esitykseen. Kielto olisi ollut ongelmallinen muun muassa elinkeinovapauden, omaisuuden suojan ja kilpailuoikeuden kannalta ja kiellettävän laitteen määrittely olisi ollut vaikeaa. Mahdollisten ongelmien ratkaisuun on myös löydettävissä muita keinoja. Tarkoituksena on muissa säädöksissä ja lain perusteella annettavissa asetuksissa tarkemmin selkeyttää taksien ja linja-autojen työnjakoa.

Tyyppihyväksyntä

Lakiin otettaisiin tyyppihyväksyntädirektiivien mukaiset ehdot

tyyppihyväksynnän hakemisesta ja myöntämisestä, siitä kieltäytymisestä, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta, vaatimustenvastaisuuden edellyttämistä toimista ja tyyppihyväksyntää varten käytettävistä tutkimuslaitoksista.

Ajoneuvojen katsastus ja rekisteröinti

Katsastusta koskevat keskeiset säännökset otettaisiin perustuslaissa edellytetyllä tavalla lakiin. Ajoneuvoon kohdistuvien verojen ja maksujen tarkastamista katsastuksen yhteydessä koskevia säännöksiä täsmennettäisiin siten, että määräaikaiskatsastusta ei pääsääntöisesti saisi aloittaa, jos ajoneuvo olisi käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva ajoneuvokohtainen vero tai maksu on laiminlyöty taikka jos liikennevakuutusmaksu olisi laiminlyöty. Samalla yhtenäistettäisiin ajoneuvoverosta annetussa laissa, moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa, autoverolaissa ja polttoainemaksusta annetussa laissa olevia säännöksiä, jotka koskevat maksamattoman veron tai maksun aiheuttamaa ajoneuvon käyttökieltoa ja katsastuksen suorittajan velvollisuutta tarkastaa verojen tai maksujen laiminlyönnistä johtuva käyttökielto määräaikaiskatsastuksen yhteydessä.

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksesta samoin kuin ajoneuvon rekisteröinnistä säädettäisiin yleisellä tasolla laissa. Tarkemmat säännökset annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Rekisteröintijärjestelmään ei ole tarkoitus tehdä olennaisia muutoksia.

Ajoneuvon tekninen tienvarsitarkastus

Laissa säädettäisiin teknisen tienvarsitarkastuksen suorittajasta ja sisällöstä, ajoneuvon pysäyttämistä, tarkastajan oikeuksista, tarkastetun ajoneuvon käytön kieltämisestä, valvontakatsastukseen määrittämisestä sekä ajoneuvon kuljettajalle annettavasta raportista. Ajoneuvon teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastettaisiin liikenteessä käytetyn ajoneuvon kunto ja

rekisteriin merkityt tiedot siinä laajuudessa kuin tarkastuksen suorittaja katsoo sen tarkoituksenmukaiseksi. Tarkastus voitaisiin suorittaa myös ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle. Ajoneuvon kuljettaja olisi velvollinen sallimaan tarkastuksen suorittamisen ja noudattamaan tarkastuksen suorittajan määräyksiä. Tarkastuksen suorittajalla olisi oikeus ajoneuvon kuljettajan estämättä päästä ajoneuvon sisälle ja oikeus tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa. Tekninen tienvarsitarkastus suoritettaisiin yleensä ilman ennakoilmoitusta tieliikennelaissa tarkoitettulla tiellä. Jos tarkastus suoritetaan katsastustoimipaikan läheisyydessä, ajoneuvo voitaisiin määrätä tarkastettavaksi tähän katsastustoimipaikkaan. Muissakin tapauksissa poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voisivat määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen lähellä sijaitsevaan katsastustoimipaikkaan.

Jos teknisessä tienvarsitarkastuksessa todetaan, että ajoneuvo aiheuttaa välitöntä vaaraa ajoneuvossa oleville ihmisille tai muille tienkäyttäjille taikka merkittävää haittaa ympäristölle, poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voisi määrätä ajoneuvon ajokieltoon ja estää ajoneuvon käytön.

Tarkastuksia suorittaisivat nykyisen käytännön mukaan poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos. Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä olisi järjestää tarkastuksiin tarvittava asiantuntija-apu sopimalla katsastustoimipaikkojen kanssa katsastuksia suorittavien henkilöiden osallistumisesta tarkastuksiin. Lisäksi laissa säädettäisiin tietojen vaihdosta ja muusta yhteistyöstä muiden valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan viranomaisten välillä sekä tarkastusten kansainvälisestä raportoinnista.

Teknisistä tienvarsitarkastuksista Ajoneuvohallintokeskukselle tulevat kustannukset ehdotetaan katettavaksi katsastusluvan haltijoilta perittävällä katsastustoiminnan maksulla. Poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen kustannukset tienvarsitarkastustoiminnasta sisältyisivät näiden laitosten menoarvioon.

Järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden kauppa, asennus ja korjaus

Liikennetarvikesäännökset sisältyisivät pääosin ehdotetun lain yleisiin säännöksiin siitä, että liikenteessä käytettäväksi tarkoitettun valmistettavan, maahantuotavan ja kaupan pidettävän tuotteen on oltava sitä koskevien vaatimusten mukainen. Lisäksi lakiin otettaisiin liikennetarvikelakiin, liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta annettuun asetukseen (9/1979), jäljempänä liikennetarvikeasetus, ja liikennetarvikkeiden asennus- ja korjausluvan ehdoista annettuun liikenneministeriön päätökseen (817/1992), jäljempänä liikennetarvikepäätös, sisältyvät tärkeimmät säännökset järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennuksesta ja korjauksesta.

Pääasialliset muutokset

Tässä uudistuksessa on pääasiassa kyse ajoneuvoja koskevan lainsäädännön rakenteen muutoksesta ja perustuslain edellyttämistä säädösten muutoksista. Lakiehdotusta valmisteltaessa on pyritty välttämään sisällön merkittäviä muutoksia. Ajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevien, kokonaan uusien säännösten lisäksi eräitä muitakin sisällöllisiä muutoksia on katsottu kuitenkin tarkoituksenmukaisiksi sisällyttää tähän ehdotukseen. Merkittävimpiä niistä olisivat luopuminen ”moottoriajoneuvo”-nimikkeestä ja sen korvaaminen nimikkeellä ”moottorikäyttöinen ajoneuvo”, museoajoneuvon määritelmän ja ikärajan muuttaminen, tyyppikatsastusmenettelyn korvaaminen kansallisella tyyppihyväksynnällä, piensarjatyypin hyväksynnän tunnistaminen, kieltö aloittaa katsastusta, jos ajoneuvo on veron tai vakuutusmaksun laiminlyönnin johdosta käyttökiellossa, ennakoilmoitusoikeuden laajentaminen muillekin kuin ajoneuvon valmistajan edustajille, polkupyörien kaupan ja ajoneuvojen takaisinkutsujärjestelmän sääntely, velvollisuus ajoneuvon

valmistajalle, valmistajan edustajalle ja maahantuojalle ilmoittaa viranomaisille ajoneuvon katsastuksessa tarpeelliset erityisohjeet sekä turvavöiden käyttöpakon olottaminen pakettiauton takaistuimelle.

Muut säädökset

Tieliikennelakiin tehtäisiin lähinnä ajoneuvolakiin sisällytettävistä säännöksistä johtuvia muutoksia.

Rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista koskeissa pykälissä ehdotetaan rangaistavaksi ehdotettavan ajoneuvolain ja sen nojalla annettujen säännösten rikkominen. Rikoslain rikesakkoa koskevassa pykälässä ehdotetaan tieliikennelaissa tai sen nojalla annettujen säännösten rikkomisen lisäksi otettavaksi huomioon ehdotetussa ajoneuvolaissa tai sen nojalla annettujen säännösten rikkominen rikesakon perusteena.

Ajoneuvojen katsastusluvista annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset hyvän hallinnon noudattamisesta katsastustoiminnassa. Lakiin otettaisiin vaatimus siitä, että katsastusyrietyksen tulee olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö. Ajoneuvohallintokeskuksen virkamiehille annettaisiin oikeus osallistua teknisenä asiantuntijana ajoneuvojen teknisiin tienvarsitarkastuksiin silloin, kun osallistumisen tarkoituksena on valvoa katsastustoimipaikkojen katsastustehtävien suorittamista. Lakiin ehdotetaan myös lisättäväksi säännös

Ajoneuvohallintokeskuksen katsastusluvan haltijoilta perimästä katsastustoiminnan maksusta. Sillä katettaisiin Ajoneuvohallintokeskuksen vuotuiset kustannukset, jotka sille aiheutuvat katsastustoiminnan kehittämisestä ja tukitoiminnoista, katsastustoiminnan valvonnasta, ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämisestä katsastusluvan haltijoiden katsastustehtäviä varten sekä teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvistä tehtävistä. Katsastustoiminnan maksu korvaisi katsastusluvan haltijoilta perittävän katsastustoiminnan kehittämismaksun, valvontamaksun ja ajoneuvorekisterin

käyttöaikamaksun, joista säädetään Ajoneuvohallintokeskuksen maksuista annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Ajoneuvohallintokeskuksesta annettuun lakiin lisättäisiin viraston tehtäväksi hoitaa tienvarsitarkastuksiin liittyviä tehtäviä.

Moottoriajoneuvoverosta annettua lakia, ajoneuvoverosta annettua lakia, autoverolakia ja polttoainemaksusta annettua lakia esitetään muutettavaksi siten, että ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteessä, jos eräänäntynyt veroa tai maksua ei ole suoritettu. Katsastuksen suorittaja olisi ennen määräaikaikatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, ettei ajoneuvo ole käyttökiellossa veron tai maksun laiminlyönnin johdosta. Ajoneuvon katsottaisiin olevan käyttökiellossa, ellei muuta selvitystä esitetä, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä.

Mainituissa laeissa ja pysäköintivirhemaksusta annetussa laissa ovat viittaukset tieliikennelain mukaiseen tai sen nojalla säädettyyn ajoneuvojen luokitteluun muutettaisiin viittauksiksi ajoneuvolakiin tai sen nojalla säädettyyn.

Liikennevakuutuslakiin (279/1959) otettaisiin uusi pykälä, jonka mukaan katsastuksen suorittaja olisi ennen katsastusta velvollinen tarkastamaan, että liikennevakuutusmaksu on maksettu.

Ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan tehtäväksi ajoneuvojen luokittelun muutosten edellyttämät tarkistukset.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Esityksen muilla kuin teknisiiä tienvarsitarkastuksia koskevilla ehdotuksilla ei ole merkittäviä uusia taloudellisia vaikutuksia.

Teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevat tehtävät lisäisivät Ajoneuvohallintokeskuksen kustannuksia. Ajoneuvohallintokeskus on nettobudjetoitu virasto, jonka menot on katettu maksullisen toiminnan tuloilla. Teknisistä tienvarsitarkastuksista aiheutuvat menot,

joista valtaosan muodostaisivat katsastustoimipaikoille maksettavat korvaukset niiden henkilöstön osallistumisesta tarkastuksiin, katettaisiin katsastustoiminnan maksulla.

Katsastustoimipaikoille maksettava korvaus oli vuonna 2001 noin 1,8 miljoonaa markkaa. Korvaus on samansuuruinen, 300 000 euroa myös vuonna 2002. Katsastusluvan haltijoilta perittävä katsastustoiminnan kehittämismaksu, valvontamaksu ja ajoneuvorekisterin käyttöaikamaksu vuonna 2002 on 0,80 euroa kultakin edellisen kuukauden aikana suoritetulta katsastukselta. Ajoneuvohallintokeskukselle teknisistä tienvarsitarkastuksista aiheutuvia kustannuksia ei tällä hetkellä ole lainkaan sisällytetty edellä mainittuun maksuun, vaan ne on katettu maksullisen toiminnan ylijäämällä. Pelkästään nykyisen teknisissä tienvarsitarkastuksissa tarkastettavien ajoneuvojen määrän, korvaustason ja katsastusten määrän johdosta katsastustoiminnan maksua tulisi korottaa vuoden 2002 kustannustasossa 0,14 euroa. Arviossa ei ole otettu huomioon Ajoneuvohallintokeskuksen ja katsastusyriyten sopimusneuvottelujen mahdollisesti aiheuttamia hintamuutoksia eikä tarkastustoiminnan painottumista jatkossa enemmän raskaan ajoneuvokaluston tarkastuksiin. Lisäksi kustannuksia aiheuttaisivat myös pakokaasupäästöjen mittaaminen pakokaasutestereillä ja raporttilomakkeiden painattamiseen ja hallinnointiin liittyvät tehtävät.

Kun otetaan huomioon tienvarsitarkastusten rakenteen muuttuminen, kustannustason nousu ja Ajoneuvohallintokeskuksen kustannusvastaavuuden parantaminen, katsastustoimen maksun suuruuden arvioidaan olevan 1,11 euroa vuonna 2003. Tähän ei sisälly tienvarsitarkastusten määrän nostamista. Katsastustoiminnan kustannusvastaavuudessakaan ei päästä vielä täyteen omakustannusarvoon. Katsastustoiminnan maksua kerättäisiin noin 2,9 miljoonaa euroa.

Katsastusluvan haltijat siirtävät katsastustoiminnan maksun omiin asiakashintoihinsa. Luvanhaltijat voivat vapaasti hinnoitella katsastuspalvelunsa.

Bensiinikäyttöisen henkilö- ja pakettiauton vuosikatsastuksen keskimääräinen hinta on nykyisin 37 euroa ja dieseliäkäyttöisen kuorma-auton 68—73 euroa. Näin ollen nykyisiin katsastushintoihin aiheutuisi alle yhden prosentin korotuspaine.

Tarkastusten määrää on tarkoitus jatkossa lisätä ja se toteutettaisiin kahdessa—kolmessa vuodessa. Lisääminen vaatisi kuitenkin liikkuvan poliisin resurssien lisäämistä. Sen toiminnan painopiste muuttuisi siten, että erityisesti raskaista ajoneuvoista tarkastettaisiin nykyistä useammin jarrut jarrudynamometrin avulla ja mitattaisiin pakokaasupäästöt pakokaasutesterin avulla.

3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Ehdotus ei sisällä uusien viranomaisorganisaatioiden perustamista. Tutkimuslaitoksia koskevia vaatimuksia täsmennettäisiin, mutta muutokset nykyiseen käytäntöön nähden ovat vähäisiä. Esitykseen sisältyy kuitenkin nykyistä tarkempia vaatimuksia sekä tutkimuslaitosten että tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta. Vaatimusten täyttäminen lisää vähäisessä määrin Ajoneuvohallintokeskuksen työtä. Ajoneuvohallintokeskukselle esitetyt teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvät tehtävät eivät edellytä lisätyövoiman hankkimista.

Poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos suorittavat ajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastuksia joko yksin tai siten, että teknisenä asiantuntijana toimii katsastusten suorittamiseen oikeutettu henkilö. Hyötyajoneuvojen tarkastuksista olisi annettava ajoneuvon kuljettajalle määrämuotoinen raportti. Raporttilomakkeen täyttäminen aiheuttaisi tarkastusta suorittavalle poliisimiehelle, tullimiehelle ja rajavartiomiehelle lisätyötä.

Katsastusluvan haltijoille toimiminen teknisenä asiantuntijana teknisissä tienvarsitarkastuksissa antaa mahdollisuuden töiden ja tulojen lisäämiseen erityisesti sellaisina ajankohtina, jolloin katsastuspalveluiden kysyntä on vähäisempää. Tämä saattaa

edesauttaa katsastuspalveluiden saatavuutta sellaisilla alueilla, joilla katsastusmäärät ovat vähäisiä.

3.3. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan

Ehdotuksilla ei ole vaikutusta eri kansalaisryhmien asemaan. Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksella ja teknisillä tienvarsitarkastuksilla pyritään varmistamaan, että liikenteessä käytettävät ajoneuvot ovat koko ajan teknisesti riittävässä kunnossa, millä on vaikutusta yleiseen liikenneturvallisuuteen. Teknisiä tienvarsitarkastuksia voidaan suorittaa myös sellaisille ajoneuvoille, joita ei tarvitse esittää määräaikaikatsastukseen. Teknisillä tienvarsitarkastuksilla pyritään varmistamaan myös se, että kuorma- ja linja-autoliikenteen harjoittajat eivät voi hankkia kilpailuetua sillä, että käyttävät liikenteessä huonosti huollettuja ja liian huonokuntoisia ajoneuvoja.

Tekniset tienvarsitarkastukset olisi suoritettava ilman kuljettajan kansallisuuteen tai ajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottomaaahan perustuvaa syrjintää. Tarkastettavien ajoneuvojen valinta perustuisi kohdennettuun lähestymistapaan, jolloin erityistä huomiota kiinnitettäisiin niiden ajoneuvojen tunnistamiseen, jotka kaikkein todennäköisemmin ovat epäkuntoisia. Tarkastukset olisi suoritettava siten, ettei niistä aiheudu tarpeetonta viivytystä tai muuta kohtuutonta haittaa tarkastettavalle.

3.4. Liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutukset

Tienvarsitarkastusten määrän lisääminen ja tarkastusten tarkempi sääntely parantavat edellytyksiä löytää turvattomia tai saastuttavia ajoneuvoja sekä vaatia ne korjattavaksi tai kieltää niiden käyttö liikenteessä. Polkupyörien kaupan sääntely toimii kuluttajan eduksi ja parantaa liikenneturvallisuutta siltä osin kuin turvallisuuden kannalta puutteellisesti varustettujen polkupyörien käyttö liikenteessä vähenee. Ehdotetulla takaisinkut-

sujärjestelmien sääntelyllä tehostetaan ajoneuvojen turvallisuutta vaarantavien ja ympäristöhaittoja aiheuttavien vikojen ja puutteellisuuksien poistamista.

4. Asian valmistelu

Lakiehdotuksia on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä yhteistyössä Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa. Määräaikaikatsastuksia ja teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevia ehdotuksia valmisteli liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä, jonka tehtävänä oli valmistella ehdotus tienvarsitarkastusdirektiivin täytäntöönpanosta. Työryhmä otti työssään huomioon valmisteilla olevan ajoneuvolainsäädännön kokonaisuudistuksen. Työryhmässä oli liikenne- ja viestintäministeriön, valtiovarainministeriön, sisäasiainministeriön, Ajoneuvohallintokeskuksen, tullihallituksen, Suomen Autokatsastus Oy:n ja Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry:n edustajat sekä Suomen Kuorma-autoliitto ry:n ja Linja-autoliitto ry:n yhteinen edustaja. Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöltä sekä ympäristöministeriöltä, Ajoneuvohallintokeskukselta, liikkuvalla poliisilta, tullilaitokselta, rajavartiolaitokselta, kuluttajavirastolta, kilpailuvirastolta, Tiehallinnolta, tyyppihyväksynnän yhteydessä käytetyiltä tutkimuslaitoksilta, Suomen Kuntaliitolta, liikenneturvallisuusalan järjestöiltä, katsastustoimen järjestöltä ja Suomen Autokatsastus Oy:ltä, ajoneuvojen, osien ja erillisten teknisten yksiköiden valmistusta, maahantuontia, kauppaa ja korjausta edustavilta järjestöiltä ja yrityksiltä sekä ajoneuvoliikennettä edustavilta järjestöiltä. Saaduissa lausunnoissa on tehty lakiehdotuksia ja niiden perusteluista koskevia muutosehdotuksia, jotka on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa. Erityisesti on täydennetty perusoikeuksia ja hyvää

hallintotapaa koskevaa sääntelyä koskevia ehdotuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö on järjestänyt useita tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia sekä määräaikaikatsastuksista ja tienvarsitarkastuksista että muusta ajoneuvosäännösten uudistamisesta.

5. Riippuvuus Euroopan yhteisön lainsäädännöstä ja kansainvälisistä sopimuksista

Ehdotuksella ajoneuvolaiksi pantaisiin toimeen nykyistä täsmällisemmin kolme tyyppihyväksyntädirektiiviä.

Teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevilla säännöksillä pantaisiin osittain täytäntöön tienvarsitarkastusdirektiivi. Direktiivi koskee vain hyötyajoneuvoja. Direktiivistä poiketen ajoneuvolaki koskisi kaikkien liikenteessä käytettyjen ajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastuksia.

Tienvarsitarkastusdirektiivi on saatettava kansallisesti voimaan 10 päivään elokuuta 2002 mennessä. Nykyiset tieliikennelaissa olevat säännökset tiellä suoritettavasta ajoneuvojen liikennekelvottomuuden valvontaa koskevista tarkastuksista täyttävät osittain tienvarsitarkastusdirektiivissä säädetyt vaatimukset.

Ajoneuvojen katsastuksia koskee katsastusdirektiivi. Suomen katsastusjärjestelmä täyttää katsastusdirektiivissä säädetyt vaatimukset. Valmisteltaessa lakiehdotusta on otettu huomioon katsastusdirektiivissä säädetyt vaatimukset. Ehdotuksella toteutettaisiin myös pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistuvien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä

sekä näiden katsastusten vastavuoroista tunnustamisesta tehdyn sopimuksen (SopS 35/2001), jäljempänä katsastussopimus, määräykset.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Eduskunnalle on erikseen elokuussa 2002 annettu hallituksen esitys tieliikennelain muuttamisesta (HE 103/2002 vp). Siinä ehdotetaan tieliikennelain 89 §:ää muutettavaksi siten, että suojakypärän käyttövelvollisuus moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajettaessa laajennettaisiin myös alle 15-vuotiaisiin. Tässä esityksessä tieliikennelain 89 §:n 1 momenttia ehdotetaan puolestaan täsmennettäväksi vastaamaan ehdotetun ajoneuvolain mukaisia ajoneuvoluokituksia. Mainittu aikaisempi esitys tulisi ottaa huomioon käsiteltäessä tätä myöhemmin annettua esitystä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2003 talousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Teknisten tienvarsitarkastusten lisääminen aiheuttaa kustannusten nousua Ajoneuvohallintokeskukselle. Poliisille, tullille ja rajavartiolaitokselle koituvat vähäiset lisäkustannukset katettaisiin näiden talousarviosta. Vähäisiä lisäkustannuksia koituisi lähinnä Ajoneuvohallintokeskukselle myös tuotannon vaatimustenmukaisuuden, tutkimuslaitosten, ajoneuvojen, osien ja erillisten teknisten yksiköiden valmistuksen, maahantuonnin ja kaupan sekä osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennus- ja korjaustoiminnan valvonnan tehostamisesta samoin kuin takaisinkutsujärjestelmien valvonnasta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Ajoneuvolaki

1 luku. Yleiset säännökset

Lukuun otettaisiin säännökset lain soveltamisalasta, tärkeimmät laissa käytettyjen nimikkeiden määritelmät sekä yleiset ajoneuvoja koskevat turvallisuusvaatimukset, ajoneuvon puutteellisuuden ja vikojen korjausvelvoite, ajoneuvon muuttamisen ehdot samoin kuin ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön liikenteeseen hyväksynnän edellytykset. Luvussa säädettäisiin myös siitä, kuka on vastuussa ajoneuvon kunnosta ja katsastuksesta. Myöhemmissä luvuissa säädettäisiin yksityiskohtaisesti tässä luvussa yleisesti säädettävistä seikoista.

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että laki koskee lähtökohtaisesti tieliikennelaissa tarkoitettulla tiellä ja muualla eli siis kaikkialla käytettävien ajoneuvojen luokitusta, rakennetta, hallintalaitteita, varusteita ja ympäristöominaisuuksia. Lisäksi laki koskisi ajoneuvojen tai ajoneuvotyyppien hyväksyntää liikenteeseen, rekisteröintiä sekä ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvontaa eli määräaikaista ja muita ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamiseksi ja muuttamiseksi edellytettäviä katsastuksia.

Laki koskisi 2 momentin mukaisesti myös liikenteessä käytetyn ajoneuvon teknisiä tienvarsitarkastuksia.

Ajoneuvojen rakennetta, turvallisuusvarusteita ja ympäristöominaisuuksia koskevat säännökset otettaisiin lakiin pääasiallisesti tieliikennelaista. Ajoneuvojen hyväksyntää liikenteeseen, rekisteröintiä ja katsastuksia koskevat säännökset otettaisiin osin tieliikennelaista ja osin rekisteröinti- ja katsastusasetuksista. Teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevat säännökset pohjautuvat puolestaan tienvarsitarkastusdirektiiviin.

Lain soveltamisalaan kuuluisivat 3 momentin mukaan sellaiset liikennetarvikkeet ja polkupyörät, joiden teknisistä ominaisuuksista tai varustamisesta hyväksymismerkinnällä säädettäisiin tässä laissa tai sen nojalla. Direktiivien edellyttämän nimikkeistön mukaisesti nimike *liikennetarvike* korvattaisiin nimikkeillä *osa ja erillinen tekninen yksikkö*. Laki koskisi näiden ja polkupyörien maahantuontia, myytäväksi valmistamista, kaupaksi pitämistä, myyntiä ja muuta luovuttamista sekä asennusta ja korjausta.

Pykälän 3 momentti vastaisi sisällöltään liikennetarvikelain soveltamisalaa polkupyöriä koskevaa lisäystä lukuun ottamatta.

Pykälän 4 momentin mukaan lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä sovellettaisiin sotilasajoneuvoihin, jollei puolustusministeriön asetuksella toisin säädetä. Sotilasajoneuvo määriteltäisiin 3 §:n 5 kohdassa. Nykyisten ajoneuvojen rakennetta ja varusteita sekä ajoneuvojen käyttöä tiellä koskevien asetusten mukaan säännöksiä sovelletaan sotilasajoneuvoihin siten kuin sotilasajoneuvoasetuksessa (560/1992) säädetään tai sen nojalla määrätään. Tarkoitus on kääntää asetelma toisin päin siten, että lähtökohtaisesti myös sotilasajoneuvoihin sovellettaisiin tätä lakia ja sen nojalla annettavia säännöksiä. Puolustusministeriön asetuksella voitaisiin kuitenkin säätää erityisesti sotilastarkoituksiin käytettävien ajoneuvojen, muun muassa panssaroitujen ja telaajoneuvojen poikkeuksista. Pääosa puolustusvoimien käytössä olevista ajoneuvoista on rakenteeltaan tavanomaisia ja niihin tulisi täten soveltaa tätä lakia ja sen nojalla annettavia säädöksiä, mukaan lukien liikenteeseen hyväksymisen edellytykset ja liikennekelpoisuuden valvonta. Puolustusvoimat myös vuokraa ajoneuvoja sotaharjoituksiin, jolloin on perusteltua, että niiden ajoneuvojen tulee täyttää yleiset turvallisuus- ja ympäristövaatimukset.

Siirtymäsäännöksellä varmistettaisiin, että siihen saakka kunnes tässä tarkoitettu

puolustusministeriön asetus on saatu voimaan, sovelletaan nykyisiä sotilasajoneuvoasetuksen säännöksiä.

2 §. *Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot.* Ehdotettu soveltamisala vastaa tieliikennelain 92 §:n periaatteita. Lain säännöksiä ei 1 momentin mukaan sovellettaisi yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella käytettävään ajoneuvoon. Eristettyjä alueita, jotka suljettaisiin aidalla, puomilla, ketjulla tai vastaavalla, olisivat työmaat sekä tehdas-, satama- ja varastoalueet samoin kuin suljetut kilpa-ajoradat ja rallien pikataipaleet. Momentin toisessa virkkeessä edellytettäisiin kuitenkin näilläkin alueilla käytettävän ajoneuvon täyttävän lain 4 §:n 1 ja 2 momentin yleiset turvallisuusvaatimukset eli olevan turvallinen kuljettajalle ja matkustajille sekä sellainen, ettei ajoneuvo aiheuta vaaraa ja on helposti tavanomaisissa ajotilanteissa hallittavissa. Lisäksi näihin ajoneuvoihin sovellettaisiin vastuuta ajoneuvon rekisteröinnistä ja kunnosta ja katsastuksesta koskevaa 9 §:ää siltä osin kuin pykälä koskee vastuunjakoja, ajoneuvon käytön estämistä koskevaa 84 §:ää, ajoneuvon korjausvelvoitetta koskevaa 86 §:ää ja rangaistuksia koskevaa 96 §:ää. Sanamuodon muutoksella ja sovellettavien säännösten luetteloidmisella selkeytettäisiin nykyistä jossain määrin tulkinnanvaraista tilannetta.

Pykälän 2 momentissa suljettaisiin soveltamisalan ulkopuolelle noudattaen rakenne- ja varusteasetuksen 1 §:n 2 momentin rajausta vammaisen kulku- ja apuvälineet ehdolla, että niiden teho ei ylitä 1 kW eikä nopeus 15 kilometriä tunnissa. Tällaiset laitteet suunnitellaan useimmiten yksilöllisesti. Niihin ei ole mahdollista eikä teho- ja nopeusrajoitukset huomioon ottaen tarpeenkaan soveltaa yhtenäisiä vaatimuksia. Momentissa suljettaisiin soveltamisalan ulkopuolelle myös potkukelkat ja leikkivälineet ehdolla, ettei niitä ole varustettu moottorilla. Leikkivälineitä ovat muun muassa potkulaudat, mäkiautot ja polkuautot. Jos potkulauta varustetaan moottorilla, siihen sovelletaan tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä. Tällöin joudutaan lähinnä tutkimaan, täyttääkö moottorilla varustettu potkulauta mopolle

asetetut vaatimukset.

3 §. *Määritelmät.* Ajoneuvojen luokittelusta säädetään nykyään pääasiallisesti rakenne- ja varusteasetuksessa. Luokittelua koskevat säännökset ehdotetaan nostettavaksi lain tasolle siltä osin kuin ajoneuvojen luokituksia käytetään muussa laissa.

Ajoneuvojen ylätasoin perusluokittelu ehdotetaan otettavaksi 1—5 kohtaan. Määritelmät vastaisivat pääosin tieliikennelain 2 a §:ään sisältyviä määritelmiä.

Pykälän 1 kohdan mukaan ajoneuvolla tarkoitettaisiin maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla.

Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tarkoitettaisiin 2 kohdan mukaan konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa koskevaa määritelmää ehdotetaan yksinkertaistettavaksi siten, että nimikkeestä *moottoriajoneuvo* luovuttaisiin ylimääräisenä harhaanjohtamisvaaraa aiheuttavana porrastuksena. Tieliikennelain mukaan moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat moottoriajoneuvo, traktori, moottorityökone ja maastojoneuvo. Traktoreita, moottorityökoneita ja maastojoneuvoja merkittävästi yleisemmät autot, moottoripyörät ja mopot ovat puolestaan moottoriajoneuvojen alaluokkia. Muussa lainsäädännössä, kuten ajoneuvoverotusta ja -vakuutusta koskevissa säädöksissä on erikseen määritelty nimike *moottoriajoneuvo* siten, että se sisällöltään vastaa tieliikennelain ja ehdotettavan lain nimikettä *moottorikäyttöinen ajoneuvo*. Ehdotuksen mukaan moottorikäyttöisiä ajoneuvoja olisivat auto, moottoripyörä ja mopo sekä näihin luokkiin kuulumattomat L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastojoneuvo.

Pykälän 3 kohdan mukaan hinattavalla ajoneuvolla tarkoitettaisiin toiseen ajoneuvoon kytkettävää ajoneuvoa, joka ei ole tarkoitettu kulkemaan omalla käyttövoimalla. Hinattava ajoneuvo ei siis määritelmän mukaan olisi esimerkiksi auto, jota hinataan moottorivaurion takia. Erona tieliikennelain 2 a §:ään olisi, että hinattava ajoneuvo voitaisiin kytkeä myös toiseen hinattavaan ajoneuvoon, kun nykyisessä

laissa hinattava ajoneuvo on moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kytkettävä ajoneuvo. Muutos on tullut tarpeelliseksi niin sanotun moduuliyhdistelmän johdosta. Moduuliyhdistelmä voidaan muodostaa kytkemällä varsinainen perävaunu autoon kytkettyyn puoliperävaunuun tai puoliperävaunu autoon kytkettyyn keskiakseliperävaunuun (dollyyn). Hinattavia ajoneuvoja olisivat perävaunu ja hinattava laite.

Pykälän 4 kohdan mukaan hälytysajoneuvolla tarkoitettaisiin tieliikennelain 2 a §:n mukaisesti valo- ja äänimerkinantolaittein erityisesti varustettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Hälytysajoneuvoja olisivat pelastus-, poliisi-, sotilaspoliisi- ja sairausauto sekä vastaava muu ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen tai tullilaitoksen virkakäytössä oleva ajoneuvo. Pykälän 5 kohdan mukaan sotilasajoneuvolla tarkoitettaisiin puolustusvoimien hallinnassa olevaa ajoneuvoa sekä Suomessa olevaa Yhdistyneiden Kansakuntien rauhanturvaamistoimintaan tarkoitettua ajoneuvoa. Määritelmä vastaisi tieliikennelain 2 a §:n määritelmää, kuitenkin sillä erotuksella, ettei enää edellytetä puolustusvoimien pysyvää hallintaa. Puolustusvoimat vuokraa ajoneuvoja esimerkiksi sotaharjoituksia varten, jolloin ajoneuvot eivät ole sen pysyvässä hallinnassa.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin ETA-valtio. Määritelmä kattaa Euroopan unionin jäsenvaltiot sekä Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen muut sopijavaltiot eli Norjan, Islannin ja Liechtensteinin.

Pykälän 7 kohdan mukaan tässä laissa rekisterillä tarkoitettaisiin ajoneuvoja koskevaa rekisteriä.

Pykälän 8 kohtaan otettaisiin tyyppi hyväksynnän määrittely. Tyyppi hyväksynnällä tarkoitettaisiin menettelyä, jolla hyväksyntäviranomainen vahvistaa ajoneuvotyyppin, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset. Tyyppi hyväksyntä voisi perustua Geneven sopimukseen tai EY-tyyppi hyväksyntädirektiiviin taikka olla kansallinen tyyppi hyväksyntä. Tyyppi hyväksyntä voisi

olla myös kansallisesti myönnettävä piensarjatyypin hyväksyntä.

Tyyppi hyväksynnästä säädettäisiin tarkemmin 5 luvussa. Nykyisen katsastusasetuksen mukaisesta tyyppikatsastuksesta, jossa ajoneuvoa ei tyyppi hyväksyntä vaan todetaan sen puutteellisuudet, luovuttaisiin.

Pykälän 9 kohtaan otettaisiin monivaiheisen tyyppi hyväksynnän määrittely. Sillä tarkoitettaisiin menettelyä, jossa hyväksyntäviranomainen yksin tai yhdessä toisen ETA-valtion tyyppi hyväksyntäviranomaisen kanssa varmentaa keskeneräisen tai valmiin ajoneuvotyyppin, valmistusasteen mukaan, täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset.

Pykälän 10 kohtaan otettaisiin rekisteröintikatsastuksen määrittely. Sillä tarkoitettaisiin yksittäisen ajoneuvon luokittelua varten suoritettavaa tarkastusta. Siinä todettaisiin ajoneuvon rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot sekä tarkastettaisiin, onko ajoneuvo kunnoltaan turvallinen sekä rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen. Määrittely vastaa nykyistä katsastusasetuksessa olevaa määrittelyä.

Pykälän 11 kohtaan otettaisiin kytkentäkatsastuksen määrittely. Se olisi katsastusasetuksen mukaisesti vetävän ja hinattavan ajoneuvon tai ajoneuvojen kytkennän hyväksymiseksi suoritettava tarkastus.

Pykälän 12 kohtaan otettaisiin muutoskatsastuksen määrittely katsastusasetuksen mukaisesti. Nimikkeellä tarkoitettaisiin ajoneuvon muutosten hyväksymiseksi ja ajoneuvosta rekisteriin merkittyjen tietojen muuttamiseksi tai täydentämiseksi suoritettavaa tarkastusta.

Pykälän 13 kohdassa määriteltäisiin määräaikaikatsastus. Sillä tarkoitettaisiin rekisteröidylle ajoneuvolle sen käytön aikana määräajoin suoritettavaksi säädettyä kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastusta.

Pykälän 14 kohtaan otettaisiin teknisen tienvarsitarkastuksen määrittely. Nimikkeellä tarkoitettaisiin tieliikenteessä käytetyn ajoneuvon tiellä tapahtuvaa kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastusta.

Pykälän 15 kohtaan otettaisiin rekisteröinnin määrittely. Määrittelyn on tarkoitus olla

kattava eli se tarkoittaisi sekä rekisteröintiä edeltäviä vaiheita, omistajuutta koskevaa "varsinaista" rekisteröintiä, rekisteritietojen muutoksia ajoneuvon käytön aikana että ajoneuvon poistoa rekisteristä. Rekisteröintiä edeltäviä vaiheita olisivat useimmissa tapauksissa jäljempänä selostettavat tyyppitietojen merkitseminen tyyppitietojen rekisteriin ja 17 kohdassa määriteltävä ajoneuvon teknisten ja yksilöintitietojen ennakoilmoitus. Varsinainen rekisteröinti tapahtuisi ilmoitettaessa omistaja rekisteriin. Ajoneuvon käytön aikana voisi tapahtua esimerkiksi omistajan ja haltijan muutoksia, osoitteenmuutoksia, vakuutusyhtiön muutoksia ja ajoneuvon teknisiä muutoksia. Pykälän 16 kohtaan otettaisiin rekisteröintiasetuksen mukainen ensirekisteröinnin määritelmä. Sillä tarkoitettaisiin ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä Suomessa. Pykälän 17 kohdassa määriteltäisiin ennakoilmoitus, joka olisi uutta ajoneuvoa koskevien tietojen ilmoittaminen ajoneuvoja koskevan rekisterin pitäjälle ennen ensirekisteröintiä. Pykälän 18 kohdassa määriteltäisiin autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiiviä soveltaen järjestelmä. Sillä tarkoitettaisiin ajoneuvon laitteistoa, kuten jarru- tai pakokaasunpuhdistusjärjestelmää taikka sisävarusteita, joka on olennainen osa ajoneuvoa eikä ole yleensä irrotettavissa erilliseksi osaksi. Laajimmillaan järjestelmäksi katsottaisiin esimerkiksi linja-auton kori istuimineen, ovineen, ikkunoineen sekä sähkö- ja lämmityslaitteineen. Pykälän 19 kohdassa määriteltäisiin vastaavasti ajoneuvon osa, joka olisi ajoneuvon osaksi tarkoitettu laite kuten valaisin, joka voidaan irrottaa ajoneuvosta tai asentaa siihen ja joka voidaan tyyppihyväksyä erillisenä. Pykälän 20 kohdassa määriteltäisiin erillinen tekninen yksikkö. Sillä tarkoitettaisiin ajoneuvon osaksi tarkoitettua laitetta, kuten alleajosuojaa, joka liittyy tiettyyn ajoneuvotyyppiin ja joka voidaan tyyppihyväksyä erillisenä tai osana tuota ajoneuvotyyppiä. Lisäksi nimikkeellä tarkoitettaisiin ajoneuvosta erillistä laitetta, kuten jalankulkijan heijastinta, suojakypärää

tai lasten turvalaitetta, jota käytetään liikenteessä. Määritelmä on ajoneuvosta erillisten laitteiden osalta laajempi kuin tyyppihyväksyntädirektiivin suppea määritelmä, mutta laajennus on katsottu tarpeelliseksi, jotta nimikettä voitaisiin käyttää osin korvaamaan nykyisen kansallisen lainsäädännön nimike "liikennetarvike".

Pykälän 21 kohdassa määriteltäisiin ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistaja. Määritelmä vastaa tyyppihyväksyntädirektiivissä ja katsastusasetuksessa olevia määritelmiä. Valmistaja vastaisi tyyppihyväksyntäviranomaiselle kaikista tyyppihyväksyntämenettelyn tekijöistä sekä tuotannon vaatimustenmukaisuudesta. Valmistaja voi käyttää osassa tuotantoa alihankkijoita. Sen ei täten tarvitse osallistua ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön kaikkiin valmistusvaiheisiin.

Pykälän 22 kohdassa määriteltäisiin valmistajan edustaja. Määritelmä pohjautuu tyyppihyväksyntädirektiiviin ja katsastusasetukseen. Valmistajan edustajaksi katsottaisiin sellainen ajoneuvojen, järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden kauppa tai maahantuontia harjoittava Suomessa yritys- ja yhteisötietojärjestelmään merkitty yhteisö, joka on valmistajan valtuuttama ja joka saa käyttöönsä ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät, hyväksymisen ehtona olevat tekniset tiedot. Valmistajalla voi olla Suomessa useita edustajia. Toisaalta kaikki ajoneuvoja, osia tai erillisiä teknisiä yksiköitä maahan tuovat tai myyvät henkilöt tai yritykset eivät olisi tässä laissa tarkoitettuja valmistajan edustajia, elleivät he ole valmistajan valtuuttamia. Ajoneuvojen ja niiden osien sekä erillisten teknisten yksiköiden turvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden varmistamisen ja valvonnan kannalta on olennaista, että valmistajan edustaja saa käyttöönsä kaikki hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot.

4 §. Ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin tieliikennelain 83 §:n 1 ja 2

momentin mukaisesti ajoneuvon rakenteesta, varusteista, hallittavuudesta ja hallintalaitteista. Pykälän *1 momentin* sanamuotoa kuitenkin yksinkertaistettaisiin ja laajennettaisiin koskemaan kaikkia ajoneuvoja tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen sijaan. Kyseessä ei olisi varsinainen sisällöllinen muutos, vaan säännöksen soveltamisalan selkeytys tieliikennelain 92 §:n mukaisesti. Momentin ensimmäinen virke tarkoittaisi käytännössä ajoneuvossa sisällä olevien turvallisuuden varmistamista ja toinen virke sitä, ettei ajoneuvosta aiheudu tarpeetonta vaaraa ulkopuolisille. Ensimmäiseen virkkeeseen lisättäisiin vaatimus siitä, että ajoneuvon tulee olla liikenteeseen soveltuva. Tällä tarkoitettaisiin muun muassa sitä, etteivät ajoneuvon ikkunat saa olla lumen tai jään peitossa eikä ajoneuvossa saa olla kuormaa, joka haittaa kuljettajan toimintaa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon hallittavuudesta ja hallintalaitteista. Vaatimukset eivät sisällöllisesti muuttuisi siitä, mitä tieliikennelaissa nyt edellytetään. Vaatimuksella siitä, että hallintalaitteet, mittarit ja merkkivalot eivät saa poiketa muiden samaan luokkaan kuuluvien ajoneuvojen järjestelmistä siinä määrin, että siitä on haittaa tai vaaraa, tarkoitetaan muun muassa sitä, että autossa polkimien tulee olla tietyssä totutussa järjestyksessä, moottoripyörässä jarru- ja kytkinpolkimien niillä puolilla, mihin Suomessa ja Euroopassa on totuttu, ja tietyissä moottorityökoneissa vipujen ja polkimien toiminnan yhdenmukaista.

Ehdotetut säännökset merkitsisivät yhdessä lakiehdotuksen 2 §:n 1 momentin soveltamisalasäännöksen kanssa nykyistä yksilöidympää vaatimusta yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella käytettävien ajoneuvojen turvallisesta rakenteesta ja varusteista sekä uutta vaatimusta tällaisten ajoneuvojen hallittavuudesta ja hallintalaitteista.

Pykälän *3 momenttiin* otettaisiin viittaus 4 lukuun, jossa säädettäisiin ajoneuvon turvallisuusvaatimuksista yksityiskohtaisemmin.

5 §. Puutteellisuuden ja vian korjausvelvoite.

Kielto käyttää liikenteessä ajoneuvoa, jonka rakenteesta tai varusteissa havaitaan puutteellisuus tai vika, otettaisiin lakiin. Vastaava kielto ja siihen liittyvä velvollisuus korjata ajoneuvon puutteellisuus ja vika vastaisi nykyistä katsastusasetuksen 44 §:ssä olevaa säännöstä. Kielto ei kuitenkaan koskisi matkalla todettua, olosuhteet huomioon ottaen vähäiseksi katsottavaa puutteellisuutta tai vikaa, joka todennäköisesti on syntynyt matkan kestäessä ja joka ei ole ollut kuljettajan välittömästi havaittavissa ja korjattavissa tai jonka korjausta ei voida ilman huomattavaa hankaluutta matkalla suorittaa. Myös tämä lievennys vastaisi katsastusasetuksen säännöstä. Säännös nostettaisiin lain tasolle, koska se koskee kansalaisille asetettua velvoitetta ja oikeutta poiketa siitä.

6 §. Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksyntä liikenteeseen. Perusvaatimus siitä, että moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai perävaunuun kykettävän hinattavan ajoneuvon käyttö liikenteessä on kielletty, jollei ajoneuvoa ole asianmukaisesti hyväksytty liikenteeseen, otettaisiin pykälän *1 momenttiin* osin nykyisen tieliikennelain 84 §:n mukaisena. Momentin mukaan käyttöoikeuden edellytyksenä olisi ajoneuvotyyppin tai yksittäisen ajoneuvon hyväksyntä. Sanalla ”asianmukaisesti” tarkoitettaisiin sekä sitä, että jäljempänä yksityiskohtaisesti säädettäisiin siitä, mikä kussakin tapauksessa on asianmukainen hyväksyntä, että mahdollisuutta olla vaatimatta erityistä hyväksyntää sellaisilta ajoneuvoluokilta, joilta hyväksyntää niiden pienen nopeuden tai vähäisen tieliikennekäytön johdosta ei lainkaan edellytetä.

Pykälän *2 momentin* mukaan sellaista osaa, erillistä teknistä yksikköä ja polkupyörää, joka ei ole tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukainen ja jota ei ole näiden säännösten mukaisesti varustettu hyväksymismerkinnällä, ei saa myyntitarkoituksessa tuoda maahan eikä valmistaa Suomessa myytäväksi, pitää kaupan taikka myydä tai muuten luovuttaa eikä käyttää liikenteessä. Säännös vastaa liikennetarvikelain 2 §:n säännöstä

täydennettynä vaatimustenvastaisen polkupyörän valmistuksen, maahantuonnin ja kaupan kiellolla. Myös polkupyörien maahantuonti, valmistus, kaupan pitäminen, myynti ja muu luovuttaminen saatettaisiin viranomaisvalvonnan piiriin. Nykyisin tällaista valvontaa ei tapahdu, sillä polkupyörät eivät ole rekisteröinti- tai katsastusvelvoitteen alaisia. Polkupyörien kaupan valvonta aloitettaisiin kahden vuoden siirtymäkauden jälkeen, jotta vältettäisiin uusien säännösten taannehtivuus sellaisten polkupyörien osalta, jotka valmistetaan tai tuodaan maahan ennen lain muuta voimaantuloa. Myös valvonnan vaatimien resurssien hankkimiseen tarvitaan siirtymäkautta.

Perustuslaissa säädetyistä elinkeinovapauden periaatteesta huolimatta on tarpeen kieltää tässä tarkoitettujen osien, erillisten teknisten yksiköiden ja polkupyörien kauppa, ensinnäkin koska sanotut tuotteet voivat olla kuluttajalle tai muille vaarallisia ja toiseksi koska kuluttaja ei kuitenkaan saisi ottaa viallisia tai vaatimuksia täyttämättömiä osia, erillisiä teknisiä yksiköitä eikä polkupyöriä käyttöön liikenteessä, vaikkei hän välttämättä olisikaan tietoinen tuotteiden vaatimustenvastaisuudesta. Nykyisin mahdollinen valvonta tapahtuu vasta polkupyörän liikenteessä käytön yhteydessä, mitä ei voida liikenneturvallisuuden eikä kuluttajansuojan kannalta pitää asianmukaisena.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin viittaus 5, 7 ja 10 lukuun, joissa säädettäisiin yksityiskohtaisesti pykälän yleisistä vaatimuksista ja kielloista. Mainituissa luvuissa säädettäisiin myös aiheellisista poikkeuksista näistä vaatimuksista ja kielloista.

7 §. Ajoneuvon rakenteen muuttaminen, ajoneuvon rakentaminen ja vaurioituneen ajoneuvon kunnostaminen. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin selvyiden vuoksi yleinen säännös, jonka mukaan liikenteessä käytettävän ajoneuvon rakennetta ei saa käyttöönoton jälkeen muuttaa sellaiseksi, ettei ajoneuvo enää täytä sitä koskevia vaatimuksia. Ajoneuvojen erilainen rakentelu on suosittu harrastus. Joissain tapauksissa muuttamistarve pohjautuu haluun muuttaa

ajoneuvo paremmin käyttäjän tarpeisiin sopivaksi.

Momenttiin otettava kiello on tarpeen sen johdosta, että ajoneuvoille asetettavat vaatimukset pohjautuvat välttämättömiksi katsottuihin turvallisuus- ja ympäristötarpeisiin eikä ole syytä sallia ajoneuvoja huononnettavaksi säännösten edellyttämästä tasosta. Kielto on katsottu tarpeelliseksi siitäkkin huolimatta, että osa tehtäväksi haluttavista muutoksista ei välttämättä vaaranna muiden kuin ajoneuvon käyttäjän itsensä turvallisuutta. Säännöksillä halutaan turvata myös käyttäjää itseensä. Lisäksi omaan käyttöönkin muutettu ajoneuvo yleensä jossain vaiheessa myydään edelleen toiselle käyttäjälle, jonka turvallisuudesta tulee myös huolehtia.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin säätää vähäisistä poikkeuksista 1 momenttiin ehdotetusta muuttamiskiellosta. Asetuksessa otettaisiin huomioon toisaalta ajoneuvon rakentelijoiden tarpeet ja toisaalta turvallisuuden ja ympäristöominaisuuksien säilyminen riittävällä, joskin eräissä tapauksissa alkuperäistä jossain määrin alemmalla tasolla. Momenttiin otettaisiin myös säännös, jonka mukaan ajoneuvo on esitettävä rekisteröintikatsastukseen ja ajoneuvo merkitään rekisteriin rakennettuna ajoneuvona tai rakennettuna ja muutettuna ajoneuvona, jos ajoneuvon alkuperäisistä osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän. Säännös otettaisiin lakiin sen johdosta, että sillä tosiasiallisesti säädetään verosta. Momenttiin otettaisiin myös viittaus siihen, että rakennetun ajoneuvon autoverosta säädetään autoverolaissa.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin valtuus säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella 1 momentissa tarkoitettujen osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvosta. Näistä osuuksista ei ole tarpeen säätää laissa, koska osuudet on tarkoitus ilman tarkoituksenmukaisuusharkintaa säätää vastaamaan ajoneuvon osien keskimääräisiä osuuksia ajoneuvon arvosta. Lisäksi ministeriön asetuksella voitaisiin säätää ajoneuvon rakenteen muuttamisen sekä kunnostamisen ja rakentamisen ehdoista. Lähinnä autoverotuksen ja vaatimustenmukaisuuden valvonnan vuoksi

on tärkeää luoda täsmälliset puitteet sille, missä määrin vioittunutta tai vaurioitunutta ajoneuvoa saa kunnostaa ja korjata sen muuttumatta uudeksi, veronalaiseksi ajoneuvoksi, ja miten tulee menetellä kunnostettaessa ajoneuvoa siinä määrin, että sen voidaan katsoa muuttuneen kokonaan uudeksi ajoneuvoksi.

8 §. *Ajoneuvon rekisteröinti ja katsastus.* Pykälän 1 momenttiin otettaisiin yleissäännös rekisteröinnistä ja katsastuksesta. Liikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai perävaunuun kytkettävä perävaunu olisi rekisteröitävä ja asianmukaisesti katsastettava. Vastaavasti ajoneuvoa, jota ei ole asianmukaisesti rekisteröity tai katsastettu, ei saisi käyttää liikenteessä. Laissa tai sen nojalla voitaisiin säätää poikkeuksista rekisteröinti- ja katsastusvelvollisuuteen.

Ajoneuvo, jota ei olisi esimerkiksi määräaikaikatsastettu ajallaan tai johon olisi tehty katsastusta edellyttäviä muutoksia esittämättä sitä katsastukseen, olisi automaattisesti käyttökiellossa. Säännös vastaisi osin nykyisen tieliikennelain 84 §:n säännöstä.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaus 6—8 lukuun, joissa säädettäisiin yksityiskohtaisesti rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksista, rekisteröinnistä ja määräaikaikatsastuksesta.

9 §. *Vastuu ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta.* Pykälään otettaisiin tieliikennelain 85 §:n säännöksiä vastaavat säännökset vastuunjaosta ajoneuvon omistajan, haltijan ja kuljettajan kesken ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yleisesti, että toisaalta joko ajoneuvon omistaja tai haltija ja toisaalta kuljettaja ovat vastuussa siitä, ettei liikenteessä käytetä

rekisteröintivelvollisuuden alaista ajoneuvoa, jota ei ole rekisteröity, ja että ajoneuvo on katsastettu ja liikennekelpoinen.

Pykälän 2 momentissa säilytettäisiin vastuu ajoneuvon liikennekelpoisuudesta ja huollosta työnantajalle, jos ajoneuvoa kuljettaa sen omistajan tai haltijan työntekijä. Toisaalta kuljettajan olisi viipymättä ilmoitettava työnantajalle ajoneuvon

kunnossa havaitsemistaan puutteista, joita hän ei voi itse korjata.

Tieliikennelain 85 §:ään otettaisiin viittaus ajoneuvolakiin samalla, kun vastuunjakoa koskeva säännös poistettaisiin siitä.

2 luku. Ajoneuvojen perusluokitus

Lukuun ehdotetaan otettavaksi ajoneuvojen perusluokitus, joka on tarpeen sekä tämän lain että lukuisien muiden lakien ja asetusten säännösten kohdentamiseksi asianomaisille ajoneuvoille. Lukuun sisällytettäisiin rakenne- ja varusteasetuksesta auton, mopon, moottoripyörän, kolmipyörän, nelipyörän, traktorin, liikennetraktorin, moottorityökoneen, maastoajoneuvon, perävaunun, hinattavan laitteen ja moottorittomien ajoneuvojen määritelmät. Eräitä määritelmiä, erityisesti mopon ja nelipyörän määritelmää, muutettaisiin samalla vastaamaan kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivissä olevia määritelmiä. Muiden ajoneuvoluokkien määritelmät vastaavat sellaisinaan autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivissä, mainitussa kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivissä tai traktoreiden tyyppihyväksyntädirektiivissä olevia määritelmiä.

10 §. *Auto.* Auton määritelmä, joka otettaisiin 1 momenttiin, vastaa rakenne- ja varusteasetuksen 3 §:n määritelmää, joka puolestaan vastaa sekä autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin että ECE:n ajoneuvojen rakennetta koskevan suosituskokoelman R.E.3 liitteen 7 määritelmää. Autoja olisivat M-luokan ajoneuvot eli henkilöiden kuljetukseen tarkoitetut vähintään nelipyöräiset moottorikäyttöiset ajoneuvot ja N-luokan ajoneuvot eli tavarankuljetukseen tarkoitetut vastaavat moottorikäyttöiset ajoneuvot. Nykyinen vähimmäisnopeus 30 kilometriä tunnissa ehdotetaan alennettavaksi mainittujen kansainvälisten määrittelyjen mukaisesti 25 kilometriin tunnissa. Muutoksella ei ole käytännön vaikutusta, koska sellaisia ajoneuvoja ei valmisteta, joiden vähimmäisnopeus osuu välille 25—30

kilometriä tunnissa.

Autoksi ei katsottaisi nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 13 §:n nojalla katsottaisiin kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen luokkaan eli L-luokkaan kuuluvaksi (niin sanottu nelipyörä) taikka 14 tai 15 §:n nojalla traktoriksi tai moottorityökoneeksi.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin tarkemmin henkilö-, linja-, paketti- ja kuorma-auto. Ehdotetut määritelmät vastaavat rakenne- ja varusteasetuksen määritelmiä. Näitä määrittelyjä käytetään muun muassa ajokorttia, nopeusrajoituksia, luvanvaraista tieliikennettä ja ajoneuvojen verotusta koskevissa säännöksissä. M- ja N-luokan ajoneuvot jaettaisiin alaluokkiin rakenne- ja varusteasetuksen ja mainittujen kansainvälisten määrittelyjen mukaisesti.

Periaate, jonka mukaan erikoistarkoituksiin valmistettujen ajoneuvojen varusteet, kuten nosturi, betonipumppu ja huoltovälineet rinnastettaisiin tavaraan, vahvistettaisiin 3 momentissa. Täten esimerkiksi nosturiauto luokiteltaisiin kokonaismassan mukaan joko N₂- tai N₃-luokan ajoneuvoksi. Nosturivarustus sisältyisi tällöin sanottuun kokonaismassaan.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätämään tarvittaessa tarkemmin M- ja N-luokan ajoneuvojen alaluokista. Momentissa viitattaisiin myös autoverolakiin, jonka 23 ja 24 §:ssä on alempana veroon oikeutetun pakettiauton määritelmä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa viitattaisiin eräiden yksityiskohtaisten ajoneuvoja sekä niiden osia ja ominaisuuksia koskevien määrittelyjen osalta autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiiviin sekä tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 97/27/EY. Esimerkiksi linja-autot jaetaan direktiivissä alaluokkiin käyttöalueen, kerrosluvun ja matkustajien lukumäärän mukaan ja kuorma-autot sen mukaan, käytetäänkö niitä perävaunun vetoon vai ei.

11 §. *Mopo*. Mopon määritelmäksi otettaisiin rakenne- ja varusteasetuksen 5 §:n mukainen

määritelmä muutettuna vastaamaan kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin määritelmiä. Täten 1 momentissa katsottaisiin mopoksi L_{1e}-luokan kaksipyöräinen ja L_{2e}-luokan kolmipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. Pykälän 2 ja 3 momentissa rajattaisiin mopon moottorin sylinteritilavuus tai teho mainitun direktiivin mukaisesti 50 cm³:iin tai 4 kW:iin. Pykälässä määriteltäisiin myös pienitehoinen mopo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja teho enintään 1 kW. Pienitehoista mopoa koskevaa rajausta tarvitaan tieliikennelain 64 §:n ajo-oikeutta koskevan säännöksen soveltamiseksi ja asianomaisen, asetuksella säädettävän teknisen vaatimuksen kohdalla. Mopoksi ei määriteltäisi apumoottorilla varustettua polkupyörää. Apumoottorilla varustettu polkupyörä määriteltäisiin 19 §:ssä.

12 §. *Moottoripyörä*. Moottoripyörän määritelmäksi otettaisiin rakenne- ja varusteasetuksen 4 §:n mukainen määritelmä, joka vastaa kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin määritelmiä. Täten moottoripyöräksi katsottaisiin L_{3e}-luokan kaksipyöräinen ja L_{4e}-luokan sivuvaunulla varustettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 kilometriä tunnissa tai jonka moottorin sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm³.

13 §. *Kolmi- ja nelipyörä sekä kevyt nelipyörä*. Myös kolmi- ja nelipyörän määritelmät otettaisiin rakenne- ja varusteasetuksesta muutettuina vastaamaan kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin määrittelyjä. L_{5e}-luokan ajoneuvo (kolmipyörä) olisi 1 momentin mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joka on varustettu moottorilla, jonka sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 kilometriä tunnissa. L_{6e}-luokan ajoneuvo

(kevyt nelipyörä) olisi 2 *momentin* mukaan nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 350 kg ilman sähköajoneuvon akkujen massaa. L_{6e}-luokan ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. L_{6e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho on enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori. L_{7e}-luokan ajoneuvo (nelipyörä) olisi 3 *momentin* mukaan nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 400 kg tai tavarankuljetusajoneuvon osalta enintään 550 kg. Akkujen massaa ei oteta huomioon, jos kyse on sähköajoneuvosta. Moottorin suurin nettoteho saisi olla enintään 15 kW. Kevyeen nelipyörään sovellettaisiin kolmipyöräistä mopoa koskevia teknisiä vaatimuksia, jollei jossain erityisdirektiivissä toisin säädetä. Kevyttä nelipyörää ei kuitenkaan uudistetussa kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivissä 2002/24/EY, jolla kumottiin aiempi direktiivi 92/61/ETY, muussa suhteessa rinnastettaisiin mopoon, eikä niin tehtäisi tässä laissakaan.

14 §. *Traktori ja liikennetraktori.* Pykälässä määriteltäisiin rakenne- ja varusteasetuksen 6 §:n ja traktorien tyyppihyväksyntädirektiivin mukaisesti traktori. Lisäksi määriteltäisiin kansallisin perustein liikennetraktori. T-luokan ajoneuvo (traktori) olisi 1 *momentin* mukaan moottorikäyttöinen pyörin tai teloin varustettu ajoneuvo, joka on valmistettu vetämään, työntämään, käyttämään tai kuljettamaan pääasiassa maa- tai metsätaloudessa käytettäviä työvälineitä tai vetämään taikka työntämään maa- tai metsätaloudessa käytettäviä ajoneuvoja. Moottorityökoneeksi luokiteltavaa metsätraktoria ei kuitenkaan pidettäisi traktorina. Traktorin suurin rakenteellinen nopeus olisi enintään 40 kilometriä tunnissa. Liikennetraktori olisi 2 *momentin* mukaan tavarankuljetukseen tarkoitettu kuormaa kantava nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustettu traktori. Liikennetraktori on myös muu traktori, jota käytetään tavarankuljetukseen kytkentämassaltaan yli 10 ton-

nin perävaunulla varustettuna.

Nykyisen määritelmän mukaisesti liikennetraktori ei kuitenkaan katsottaisi traktoria, jota käytetään moottoriajoneuvoverosta annetun lain 17 a §:ssä tarkoitettuihin kuljetuksiin. Tällaisia ovat muun muassa maatilatalouden harjoittajan oman tilan puutavaran hankintakauppa tai maa- ja kiviaineksen myynti, maatilatalouden harjoittajan puutarhanviljely ja turkistarhaus sekä yksityistalous.

Liikennetraktorin suurin rakenteellinen nopeus enintään 50 kilometriä tunnissa säilytettäisiin myös ennallaan. Liikennetraktoreissa, jotka kilpailevat kuorma-autojen kanssa lyhytmatkaisissa tavarankuljetuksissa, tulee olla tehokkaammat jarrut kuin tavallisessa maa- tai metsätalouksikäyttöön tarkoitettussa traktorissa, ajopiirturi sekä perävaunussa jarrut, jarruvalaisimet, etuvalaisimet ja roiskesuojat, joita tavallisen traktorin perävaunussa ei vaadita. Lisäksi kuljettajalla tulee olla C-luokan eli kuorma-auton ajokortti.

Pykälän 3 *momentissa* valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätämään tarvittaessa tarkemmin traktoreiden alaluokista. EU:n neuvostossa on parhaillaan käsiteltävänä ehdotus uudeksi traktoriluokitteluksi.

15 §. *Moottorityökone.* Moottorityökoneeksi määriteltäisiin rakenne- ja varusteasetuksen 7 §:n mukaisesti työkoneeksi valmistettu tai varustettava moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, esimerkiksi kaivinkone, kauhakuormaaja ja leikkuupuimuri. Metsätraktori, joka on valmistettu kulkemaan vaikeissa maasto-oloissa ja on useimmiten kuormaa kantava ja runko-ohjattu, luettaisiin myös moottorityökoneeksi. Moottorityökone on myös tienpitoon valmistettu muu moottorikäyttöinen ajoneuvo kuin auto, vaikka sen suurin rakenteellinen nopeus ylittääkin 40 kilometriä tunnissa, esimerkiksi tiehöylä, ja perävaunujen ja kuljetusalustojen siirtoon satamassa tai muulla terminaali-alueella valmistettu vetotrukki, jonka suurin rakenteellinen nopeus on

enintään 50 kilometriä tunnissa. Viimeksi mainitussa tapauksessa moottorityökoneeksi ei kuitenkaan luettaisi ajoneuvoa, jota on pidettävä kuorma-autona tai liikennetraktorina.

16 §. *Maastoajoneuvo.* Maastoajoneuvoksi määriteltäisiin 1 momentissa rakenne- ja varusteasetuksen 8 §:n mukaisesti henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka muita ajoneuvoja vetämään valmistettu jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, kuten moottorireki tai ilmatyynyalus. Maastoajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi myös muulla tiellä.

Moottorireki olisi 2 momentin mukaan jalaksin tai teloin varustettu maastoajoneuvo ja moottorikelkka telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia. Rakenne- ja varusteasetuksen 8 §:n 3 momentin mukainen ilmatyynyaluksen määritelmä on tarpeeton eikä sitä otettaisi lakiin.

17 §. *Perävaunu.* Perävaunut määriteltäisiin rakenne- ja varusteasetuksen 9 §:n sekä autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin mukaisesti. O₁—O₄-luokan ajoneuvo (auton perävaunu) olisi 1 momentin mukaan henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka matkailutarkoituksiin valmistettu hinattava ajoneuvo.

Perävaunut jaettaisiin 2 momentissa kokonaismassan perusteella neljään massaluokkaan siten, että O₁-luokan kevyen perävaunun enimmäismassa olisi 0,75 tonnia, seuraavan eli O₂-luokan 3,5 tonnia ja O₃-luokan 10 tonnia. O₄-luokan perävaunut olisivat tätä painavampia.

Pykälän 3 momentissa määriteltäisiin traktorin perävaunut. Ne kuuluisivat R-luokkaan.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätämään perävaunujen jaosta alaluokkiin rakenteen perusteella. Auton perävaunujen alaluokkia olisivat puoliperävaunu, keskiakseliperävaunu ja varsinainen

perävaunu.

18 §. *Hinattava laite.* Hinattavalla laitteella tarkoitettaisiin 1 momentin mukaan muuta hinattavaa ajoneuvoa kuin perävaunua. Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin hinattavaksi laitteeksi myös erikoiskuljetukseen käytettävän puoliperävaunun kytkemiseen tarkoitettu puoliperävaunun tavoin kuormittuva välivaunu, joka jakaa perävaunulta tulevan kuormituksen vetoauton vetopöydälle ja välivaunun akselistolle. Hinattava laite olisi myös M₁- tai N₁-luokan ajoneuvoon kytkettävä apuvaunu, jota käytetään pääasiassa vaurioituneen ajoneuvon hinaamiseen. Määritelmä on rakenne- ja varusteasetuksen 10 §:n mukainen.

19 §. *Moottorittomat ajoneuvot.* Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin rakenne- ja varusteasetuksen 11 §:n mukaisesti polkupyörä siten, että sillä tarkoitettaisiin yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua, vähintään kaksipyöräistä, polkimin tai käsikammin varustettua moottoritonta ajoneuvoa. Polkupyöräksi katsottaisiin myös sellainen enintään 250 W:n tehoisella sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. Kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin mukaan tällaista ajoneuvoa ei pidetä mopona.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätämään tarvittaessa muiden moottorittomien ajoneuvojen luokittelusta. Valtuus on tarpeen muun muassa potkulautojen ja rullalautojen tai vastaavien määrittelyä varten.

3 luku. Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tarkempi luokitus

Lain 20—24 §:ään ehdotetaan otettavaksi rakenne- ja varusteasetuksesta pelastusauton, sairausauton, matkailuauton, ruumisauton ja museoajoneuvon määritelmät. Lakiin lisättäisiin poliisiajoneuvon määritelmä. Invataksin, eläinlääkintäauton, huoltoauton ja auton alustalle rakennetun työkoneneen

määritelmiä ei otettaisi tähän lakiin sanotusta asetuksesta, koska nämä määrittelyt ovat olleet tarpeellisia pääasiassa auto- tai moottoriajoneuvoveron taikka verohelpotuksen määrittelyä varten. Koska niitä ei tarvita näiden ajoneuvojen rakennetta tai varusteita taikka käytön edellytyksiä koskevien säännösten vuoksi, määritelmät ehdotetaan siirrettäväksi sanottuihin verolakeihin. Samoin ehdotetaan autoverolakiin siirrettäväksi verovapaan matkailuauton ja ruumisauton määritelmät. Tässä laissa määriteltäisiin sanotut ajoneuvot autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin mukaisesti ja siltä osin kuin on tarpeen teknisten tai käyttöä koskevien vaatimusten vuoksi.

20 §. *Pelastusauto ja poliisiajoneuvo.* Ehdotetun 3 §:n 4 kohdan mukaan pelastusauto on hälytysajoneuvo. Tieliikennelaissa asetetaan hälytysajoneuvoille erityisiä velvollisuuksia ja annetaan erityisiä oikeuksia. Hälytysajoneuvoille asetetaan myös erityisiä varoitusvalaisimia ja äänimerkinantolaitteita koskevia vaatimuksia. Pelastusautosta ei peritä autoveroa.

Kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin ajoneuvon merkitseminen pelastusautoksi rajattaisiin *I momentissa* suppeaan käyttäjäryhmään. Pelastusauton määritelmä pohjautuisi rakenne- ja varusteasetuksen 14 §:ään. Pelastusauto olisi palo- ja pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Pelastusauto olisi kokonaismassasta riippumatta 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. Nykyisen rakenne- ja varusteasetuksen omistajuusvaatimusta helpotettaisiin ja edellytettäisiin vain hallintaa. Tällä ei tarkoiteta edes sitä, että jonkun sanotuista viranomaisista tai vastaavista tulisi olla merkitty rekisteriin ajoneuvon haltijaksi. Riittää, että ajoneuvo on esimerkiksi vuokrattu.

Pelastusauto olisi myös palokunnan

omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Nykyiseen määritelmään verrattuna poistettaisiin haltijana Valtionrautatiet, joka on yhtiöitetty eikä siten ole rinnastettavissa viranomaisiin. Ilmailulaitos pidettäisiin edelleen mukana, koska sillä liikelaitoksenakin on viranomaistehtäviä.

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin poliisiajoneuvon määritelmä. Poliisiajoneuvo olisi poliisin käyttöön erityisesti valmistettu ja varustettu M- tai L-luokan ajoneuvo.

Pykälän *3 momentissa* valtuutettaisiin sisäasiainministeriön asetuksella säätämään pelastustoimen edellyttämistä pelastusauton rakenteesta, varusteista ja väristä. Sisäasiainministeriön asetuksella säädettäisiin myös poliisiajoneuvon varusteista ja tunnusväryksestä ja –merkeistä. Samalla kiellettäisiin poliisiajoneuvon tunnusmerkkien käyttäminen muissa ajoneuvoissa. Tässä laissa tai sen nojalla annettavassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa ei säädettäisi pelastusauton eikä poliisiajoneuvon rakenteesta, varusteista eikä tunnuksista. Tieliikenteen signaalijärjestelmän pitämiseksi yhdenmukaisena ja hallittavana sekä tarpeellisilta osin direktiivien ja E-sääntöjen mukaisena liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin kuitenkin pelastusauton ja poliisiajoneuvon merkki- ja varoitusvalaisimista sekä äänimerkinantolaitteista.

21 §. *Sairasauto.* Edellä 20 §:n kohdalla tarkoitettulla tavalla myös sairausauto on hälytysajoneuvo. Se mitä edellä on sanottu pelastusauton oikeuksista, velvollisuuksista ja verovapaudesta koskee myös sairausautoa. Pykälän *1 momentin* mukainen sairausauton määritelmä pohjautuisi rakenne- ja varusteasetuksen 15 §:ään ja autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin määritelmään. Sairasauto olisi sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen valmistettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Pykälän *2 momentissa* viitattaisiin autoverolakiin, jossa säädettäisiin tarvittaessa verovapaan sairausauton rakenteesta ja varusteista. Lisäksi valtuutettaisiin sosiaali-

ja terveysministeriön asetuksella säätämään tarvittaessa sairausautojen tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksesta, suorituskyvystä sekä lääkinnällisistä ja muista varusteista. Kuten pelastusautonkin kohdalla, liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin sairausauton merkki- ja varoitusvalaisimista sekä äänimerkinantolaitteista.

22 §. *Matkailuauto.* Pykälän *1 momentin* mukainen matkailuauton määritelmä pohjautuisi rakenne- ja varusteasetuksen 17 §:ään ja autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin määritelmään. Matkailuautolle myönnetään sanotussa direktiivissä eräitä poikkeuksia teknisistä vaatimuksista. Kokonaismassaltaan yli 1875 kg:n matkailuauto on vapaa autoverosta. Autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin mukaisesti matkailuauto olisi erikoiskäyttöön valmistettu M-luokan ajoneuvo, jossa on majoitustilat ja niissä vähintään istuimia ja pöytä, makuupaikkoja, jotka voidaan muuntaa istuimista, keittomahdollisuus ja säilytystiloja. Pöytä saisi olla helposti poistettavissa. Varusteiden tulisi olla tukevasti kiinni majoitustilassa. Rakenne- ja varusteasetuksen määritelmästä ehdotettu määritelmä poikkeaa siten, että myös muu M-luokan ajoneuvo kuin M₁-luokan ajoneuvo voitaisiin merkitä matkailuautoksi. Lakiin ei otettaisi verovapaan tai alennettuun veroon oikeutetun matkailuauton rakennetta ja varusteita koskevaa määritelmää. Siitä säädettäisiin tarvittaessa autoverolaissa, mistä otettaisiin viittaus *2 momenttiin*. Rakenne- ja varusteasetuksen 17 §:n mukainen verovapaan tai alennettuun veroon oikeutetun matkailuauton määritelmä jätettäisiin kuitenkin siirtymäsäännöksen mukaan voimaan siihen saakka kun sanottu määritelmä otettaisiin autoverolakiin. Matkailuautoista ja matkailukoreista annettu liikenneministeriön päätös (1207/1990) kumottaisiin, koska tyyppihyväksyntädirektiivin puitteissa jäsenmaalla ei ole oikeutta asettaa kansallisia, direktiivin säännöksiä tiukempia vaatimuksia.

23 §. *Ruumisauto.* Mitä 22 §:n kohdalla on sanottu matkailuautosta, koskee soveltuvin

kohdin myös ruumisautoa. Ruumisauto olisi *1 momentin* mukaan kuolleiden henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erikoisvarusteita tätä tarkoitusta varten. Rakenne- ja varusteasetuksen 18 §:n määritelmästä ehdotettu määritelmä poikkeaa siltä osin, että myös muu M-luokan ajoneuvo kuin M₁-luokan ajoneuvo voitaisiin merkitä ruumisautoksi.

Lakiin ei otettaisi verovapaan tai alennettuun veroon oikeutetun ruumisauton rakennetta ja varusteita koskevaa määritelmää. Siitä säädettäisiin tarvittaessa autoverolaissa, mistä otettaisiin viittaus *2 momenttiin*. Rakenne- ja varusteasetuksen 18 §:n mukainen verovapaan tai alennettuun veroon oikeutetun ruumisauton määritelmä jätettäisiin kuitenkin siirtymäsäännöksellä voimaan siihen saakka kun sanottu määritelmä otettaisiin autoverolakiin.

24 §. *Museoajoneuvo.* Museoajoneuvo on rakenne- ja varusteasetuksen 21 §:n mukaan ajoneuvo, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 25 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäisessä kunnossa tai entistetty asianmukaisesti. Museoajoneuvon tulee lisäksi olla valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön museoajoneuvoksi hyväksymä.

Museoautoa ei tarvitse määräaikaiskatsastaa yhtä usein kuin muita autoja. Nämä helpotukset koskevat katsastusdirektiivin mukaisesti vain ennen vuotta 1960 käyttöön otettua museoautoa. Museoautosta ei peritä vuotuista ajoneuvoveroa. Autoverolaissa museoajoneuvon määritelmää ei hyödynnetä, vaan alennettua autoveroa on maksettava autosta ja moottoripyörästä, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut enemmän kuin 25 vuotta. Vakuutusyhtiöt sen sijaan hyödyntävät museoajoneuvon määritelmää määrätessään liikennevakuutusmaksun.

Museoajoneuvon määritelmä ehdotetaan *1 momentissa* muutettavaksi vastaamaan ajoneuvokannan ja museointitarpeen kehitystä. Kun Suomessa henkilöautojen keskimääräinen käyttöikä on lähes 20 vuotta, ei 25 vuoden rajaa ajoneuvoverosta vapautumiselle voida pitää tarkoituksenmukaisena. Museoajoneuvon

ikäraja ehdotetaan korotettavaksi 30 vuoteen. Ikärajan korotus toteutettaisiin viiden vuoden siirtymäkauden jälkeen, jolloin muutos ei koskisi sellaisia ajoneuvoja, jotka siirtymäkauden aikana saavuttavat nykyisen 25 vuoden ikärajan.

Myöskään sitä, että verotuksen ja katsastusehtojen helpotuksesta välillisesti päättää yksityinen alan harrastajien järjestö, ei voida pitää asianmukaisena. Museoajoneuvoksi hyväksyminen ehdotetaan siirrettäväksi katsastustoimipaikkojen tehtäväksi. Niiden tulisi ennen päätöksen tekoa pyytää valtakunnallisesti rekisteröidyltä museoajoneuvoyhdistykseltä asiantuntijalausunto muun muassa siitä, onko museoajoneuvoksi ilmoitettu ajoneuvo entistetty asianmukaisesti.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin Ajoneuvohallintokeskus, joka valvoo katsastustointia, antamaan tarkempia ohjeita museoajoneuvoyhdistyksille niiden antaman lausunnon sisällöstä ja sekä katsastustoimipaikoille että museoajoneuvoyhdistyksille menettelystä hyväksyttäessä ajoneuvo museoajoneuvoksi.

4 luku. Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet, varusteet ja ympäristöominaisuudet

25 §. Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet. Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin tieliikennelain 83 §:n 3 momentin luettelo ajoneuvon turvallisuusvarusteista tehden siihen samalla tarvittavat muutokset. Luettelo olisi kattava siten, että alemmanasteisilla säännöksillä ei voitaisi säätää muita turvallisuusvarusteita pakollisiksi.

Momentin 1 kohdassa laajennettaisiin ohjauslaitevaatimus koskemaan kaikkia ajoneuvoja. Tieliikennelaissa vaatimus on rajattu moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin. Lähtökohtana on kuitenkin, että myös perävaunujen tulee täsmällisesti seurata vetävän ajoneuvon antamaa ohjausta.

Momentin 2 kohtaan lisättäisiin jarruvaatimus myös polkupyörille. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella on tarkoitus säätää jarruvaatimuksesta poikkeus kevyille O₁-luokan perävaunuille. Valtuus

tästä otettaisiin 27 §:ään.

Momentin 3 kohdan vaatimus renkaista, vanteista ja teloista on tieliikennelain mukainen samoin kuin 4 kohdan vaatimus paloturvallisesta polttoainejärjestelmästä.

Momentin 5 kohtaan, joka muutoin on tieliikennelain mukainen, lisättäisiin vaatimus heijastavista tunnuskilvistä eräissä ajoneuvoissa.

Momentin 6 kohdan varoituskolmiota koskeva vaatimus vastaisi nykyistä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella sallittaisiin, ettei varoituskolmiota kuitenkaan tarvitse olla O₁-luokan perävaunussa, joka voidaan käsivoimin tarvittaessa siirtää syrjään tieltä.

Momentin 7 kohdan vaatimusta kuljettajaa ja matkustajaa törmäystilanteessa suojaavista rakenteista ja laitteista muotoiltaisiin yleisemmäksi ja supistettaisiin koskemaan vain M- ja N₁-luokan ajoneuvoja. Tällaisia rakenteita ja laitteita koskevat direktiiveihin ja E-sääntöihin pohjautuvat vaatimukset eivät koske muita ajoneuvoluokkia.

Momentin 8 kohdan vaatimus riittävästä näkyvyydestä kuljettajalle ja 9 kohdan vaatimus tuulilasista ja sen laitteista vastaavat nykyistä.

Momentin 10 kohdan vaatimus tarpeellisista laitteista ja rakenteista kevyiden ajoneuvojen suojaamiseksi törmäystilanteessa on uusi. Kevyellä ajoneuvolla tarkoitettaisiin lähinnä henkilöautoja sekä kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja. Vaatimus koskee kaikissa M-, N- ja O-luokan ajoneuvoissa vaadittua alleajosuojaa takana, N- ja O-luokan ajoneuvoissa vaadittua sivusuojaa sekä N-luokan ajoneuvoissa vaadittua alleajosuojaa edessä.

Momentin 11 kohdan vaatimus äänimerkinantolaitteesta vastaisi nykyistä.

Momentin 12 kohdan vaatimus nopeusmittarista vastaa tieliikennelain 83 b §:n vaatimusta. Kohtaan lisättäisiin vaatimus nopeudenrajoittimesta, joka sitä koskevan direktiivin 92/6/ETY tuoreimman vielä Euroopan parlamentissa käsiteltävänä olevan muutoksen mukaan tulee pakolliseksi kaikissa kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnin M- ja N-luokan ajoneuvoissa. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin 27 §:n valtuuksin siitä, missä ajoneuvoissa

nopeusmittaria ja nopeudenrajoitinta ei vaadita.

Momentin 13 kohdan vaatimus peruutuslaitteesta vastaisi myös tieliikennelain 83 b §:n vaatimusta.

Jousitusta koskevaa tieliikennelain 83 §:n 3 momentin 4 kohdan vaatimusta ei otettaisi lakiin. Vastaavasta vaatimuksesta säädetään käyttöasetuksen 3 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävän M₁-luokan ajoneuvon taksamittarista. Säännös vastaisi rakenne- ja varusteasetuksen 95 §:n 1 momentin vaatimusta kuitenkin siten, ettei lupaviranomaiselle enää annettaisi oikeutta myöntää vapautusta taksamittarin asennusvelvollisuudesta. Lupaviranomaisen poikkeusoikeus poistettaisiin järjestelmän yhtenäistämiseksi ja kuluttajansuojasyistä. Voimassa olevat luvat jäisivät kuitenkin voimaan.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin nykyisen tieliikennelain 83 b §:n 1 momenttia vastaava vaatimus lukkolaiteesta henkilö- ja pakettiautossa. Kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin mukaisesti lukkolaite vaadittaisiin myös muissa kaksi- ja kolmipyöräisissä moottoriajoneuvoissa kuin mopoissa.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin viittaus tieliikenteen valvontalaitteesta annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3821/1985. Siitä, missä ajoneuvossa on oltava valvontalaite (ajopiirturi) ja millainen sen tulee olla, säädetään mainitussa asetuksessa eikä siitä ole tarvetta säätää tässä laissa. Sanotussa neuvoston asetuksessa ei kuitenkaan säädetä liikennetraktorin ajopiirturista. Sen pakollisuudesta otettaisiin säännös tähän momenttiin.

26 §. *Valmistenumero ja valmistajan kilpi.* Pykälässä säädettäisiin moottorikäyttöisen ajoneuvon ja sen perävaunun valmistenumeroista sekä auton ja sen perävaunun samoin kuin L-luokan ajoneuvojen valmistajan kilvestä yleisenä rakenne- ja varustevaatimuksena. Säännös vastaa sisällöltään tieliikennelain 83 b §:n 4 momenttia. Se ehdotetaan sijoitettavaksi erilliseen pykälään, koska se ei kuulu

liikenneturvallisuutta tai ympäristöhaittojen vähentämistä edistäviin säännöksiin. Valmistenumeroiksi hyväksyttäisiin ajoneuvon valmistajan, Ajoneuvohallintokeskuksen, katsastustoimipaikan tai ulkomaisen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama numero.

27 §. *Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat tarkemmat säännökset.*

Ajoneuvon rakenteiden tarpeellisuus vaihtelee eri ajoneuvoluokissa, ja ajoneuvoteknologia kehittyy jatkuvasti. Näistä syistä 1 momenttiin otettaisiin valtuus säätää kahdessa edellisessä pykälässä tarkoitettuja vaatimuksia täsmentäviä vaatimuksia tai myöntää niistä poikkeuksia liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Ministeriön valtuuksia rajoitettaisiin koskemaan poikkeuksia, jotka johtuvat ajoneuvon käyttötarkoituksesta, liikenneturvallisuuden vaatimuksista ja vaatimusten teknisestä toteutettavuudesta. Yleisperustelun mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettaisiin direktiivejä ja E-sääntöjä koskevat vaatimukset taulukkomuotoisina.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin valtuus säätää asetuksella Ajoneuvohallintokeskukselle valtuus myöntää yksittäisiä poikkeuksia ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista tämän lain nojalla annetuista säännöksistä. Tällainen valtuus, joka pääasiassa annettaisiin koskemaan yksittäisiä ajoneuvoja, on osoittautunut tarpeelliseksi sen johdosta, että etenkin siirtymäkautena, uusien tiukempien säännösten tullessa voimaan, maassa on vielä käyttöön ottamattomia aiemmin tuotuja ajoneuvoja, jotka eivät täytä uusia vaatimuksia. Uutta teknologiaa edustaville ratkaisuille joudutaan myös antamaan poikkeuksia ennen kuin sanottu uusi teknologia ehditään sisällyttämään osaksi yhteisön ajoneuvovaatimuksia. Lisäksi yksittäisiä ajoneuvoja tuodaan maahan ETA:n ulkopuolisilta markkina-alueilta, jolloin joudutaan harkitsemaan yhteisödirektiiveihin perustuvista vaatimuksista poikkeuksia. Ajoneuvohallintokeskuksen valtuudelle asetettaisiin ehdoksi, ettei poikkeus saa

vaarantaa liikenneturvallisuutta eikä vääristää kilpailua.

28 §. *Haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen rajoittaminen.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi tieliikennelain 83 a §:ää vastaavat ympäristöhaittojen vähentämistä varten annetut säännökset. Ehdotetussa säännöksessä mainittaisiin edelleen ajoneuvon moottorista ja polttoainejärjestelmästä tulevat kaasumaiset päästöt, hiukkaspäästöt ja melu sekä energiankulutus. Sen sijaan sana radiohäiriöt ehdotetaan korvattavaksi laajemmalla ja nykytilannetta paremmin vastaavalla nimikkeellä sähkömagneettiset häiriöt.

29 §. *Haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen rajoittamista koskevat tarkemmat säännökset.* Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin tarvittaessa tarkemmin haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen rajoittamisesta. Vastaava päästöjen ja energiankulutuksen enimmäisarvojen antamista koskeva valtuutus sisältyy nykyisin tieliikennelain 108 §:n 1 momenttiin. Ajoneuvojen energiankulutukselle ei toistaiseksi ole asetettu raja-arvoja, mutta valtuus otettaisiin lakiin, koska tällaisten raja-arvojen asettaminen saattaa muun muassa kasvihuonekaasujen päästötavoitteiden saavuttamiseksi tulla tarpeelliseksi. Henkilöautojen energiankulutuksen rajoittamisesta on voimassa komission ja autoteollisuuden sopimus, mutta jos se ei johda sovittuun tulokseen, komissio harkinnee ehdotuksen tekemistä sitovista raja-arvoista.

5 luku. Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksyntä

Yleisperustelujen mukaisesti sekä autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivissä, kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivissä että traktorien tyyppihyväksyntädirektiivissä edellytetään, ettei ETA-valtiossa tyyppihyväksyttyä tyyppiä olevan ajoneuvon maahantuonnille, kaupan pitämiselle, rekisteröinnille eikä käytölle liikenteessä aseteta esteitä.

Vastaavasti tyyppihyväksytty järjestelmä, osa tai tekninen yksikkö on hyväksyttävä otettavaksi käyttöön liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa.

Tässä luvussa säädettäisiin tyyppihyväksynnöistä, niiden hakemisesta ja myöntämisestä, tyyppihyväksyttyjen tuotteiden vaatimustenmukaisuuden valvonnasta ja tutkimuslaitoksesta, joka antaa lausunnon tuotteiden ominaisuuksista. Ehdotetut säännökset vastaavat katsastusasetuksen 4 luvun säännöksiä, joissa viitataan tyyppihyväksyntädirektiiveihin. Nyt asetustasolla ja viittauksin säädetyistä oikeuksista ja velvollisuuksista monet ovat kuitenkin sellaisia, että niistä olisi perustuslain mukaan säädettävä lailla.

30 §. *Tyyppihyväksynnät.* Pykälässä määriteltäisiin tyyppihyväksynnän eri lajit. Niitä olisivat sarjavalmistetun ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntä, pienille valmistussarjoille myönnettävä piensarjatyypityyppihyväksyntä, E-tyyppihyväksyntä, kansallinen tyyppihyväksyntä ja piensarjatyypityyppihyväksyntä.

Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin, että EY-tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan tyyppihyväksyntädirektiivien ja niiden nojalla annettujen erityisdirektiivien mukaisia tyyppihyväksyntöjä. EY-tyyppihyväksyntädirektiivejä ovat autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivi, kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivi ja traktoreiden tyyppihyväksyntädirektiivi.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin E-tyyppihyväksyntä. Sillä tarkoitetaan Geneven sopimukseen liitettyjen sääntöjen mukaista tyyppihyväksyntää.

Pykälän 3 momentin mukaan kansallisella tyyppihyväksynnällä tarkoitettaisiin Suomessa ajoneuvolle, järjestelmälle, osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle myönnettävää tyyppihyväksyntää.

Pykälän 4 momentissa määriteltäisiin piensarjatyypityyppihyväksyntä.

Tyyppihyväksyntädirektiivien mukaan jäsenvaltio voi myöntää tavanomaista tyyppihyväksyntää helpommin ehdoin jäsenvaltion omalla alueella voimassa olevan

piensarjatyyppihyväksynnän sellaista tyyppiä olevalle M₁- ja L-luokan ajoneuvolle, jota valmistetaan rajoitettu määrä ja jolle ei ole myönnetty täydellistä tyyppihyväksyntää siinä muodossa kuin ajoneuvo on tarkoitus merkitä rekisteriin. Tällaiset ajoneuvot ovat usein niin sanottuja konseptiajoneuvoja tai urheiluautoja. Menettelyä ei ole toistaiseksi sovellettu Suomessa, mutta nyt se on tarkoitus ottaa käyttöön. Suomen oloissa voisi kysymykseen tulla erityisesti sisustettu tilataksi tai matkailuauto. Tyyppihyväksyntädirektiivien mukaan jäsenvaltio saa myöntää piensarjatyyppihyväksynnän enintään 500 M₁-luokan ja 200 L-luokan ajoneuvolle vuodessa. Suomen oloissa tulotisiin käyttämään merkittävästi pienempiä raja-arvoja. Tarkoitus on, että vähintään vastaavanlaisia poikkeuksia sovellettaisiin myös yksittäisen ajoneuvon rekisteröinti- tai muutokatsastuksessa edellä tarkoitetuksi erikoistarkoitukseen valmistetuksi ajoneuvoksi.

31 §. *Tyyppihyväksyntöjen soveltamisalueet.* Geneven sopimuksessa ei ole toistaiseksi luotu järjestelmää tyyppihyväksynnän myöntämiseksi koko ajoneuvolle, kuten Euroopan yhteisössä. E-tyyppihyväksyntä voidaan myöntää vain järjestelmälle, osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle. EY-tyyppihyväksyntääkään ei toistaiseksi voida myöntää muille kuin M₁- ja L-luokan ajoneuvoille. Komissiossa on valmisteilla ehdotus autojen ja moottoripyörien tyyppihyväksyntädirektiivin kokonaisuudistukseksi, jonka tuloksena tyyppihyväksyntä voitaisiin myöntää kaikille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille. Ehdotuksen perusteella mahdollisesti hyväksyttävän direktiivin voimaantuloon menee kuitenkin vielä useita vuosia.

Piensarjatyyppihyväksyntä voidaan myös toistaiseksi myöntää vain M₁- ja L-luokan ajoneuvolle. Kansallinen tyyppihyväksyntä voidaan myöntää kaikille edellä mainituista eli ajoneuvolle, järjestelmälle tai osalle sekä erilliselle tekniselle yksikölle.

32 §. *Tyyppihyväksyntävelvollisuus.* Tyyppihyväksyntädirektiiveissä edellytetään, että jäsenvaltiot asettavat eräille ajoneuvoille tyyppihyväksyntää koskevan vaatimuksen.

Tällaisia ajoneuvoluokkia ovat henkilöautot (M₁) sekä kaksi- ja kolmipyöräiset moottoriajoneuvot (L). Pykälään otettaisiin kuitenkin poikkeus yleissäännöstä eli sallittaisiin useammassa vaiheessa valmistettavan ajoneuvon, esimerkiksi matkailuauton merkitseminen rekisteriin viimeisen valmistumisvaiheen jälkeen suoritettuna rekisteröintikatsastuksen perusteella. Yleissäännöstä poiketen voitaisiin myös yksittäiskappaleena maahan tuotu tässä momentissa tarkoitettu ajoneuvo hyväksyä liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen perusteella. Tyyppihyväksyntäpakko koskisi vain ensimmäistä kertaa käyttöön otettavia ajoneuvoja, koska koko tyyppihyväksyntäjärjestelmä tuli yhteisössä käyttöön asteittain vuodesta 1993 alkaen. Ennen tyyppihyväksynnän käyttöönottoa rekisterissä ollut ajoneuvo uudelleen rekisteriin merkittäessä ei tyyppihyväksyntää voida edellyttää.

Muulle kuin tässä pykälässä tarkoitettulle ajoneuvolle voidaan hakemuksesta myöntää kansallinen tyyppihyväksyntä.

33 §. *Hyväksynnän hakija.* Pykälässä säädettäisiin yhteisön säännösten ja Geneven sopimuksen mukaisesti hyväksynnän hakijasta. Tyyppihyväksyntädirektiivien mukaan vain ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistaja voi hakea EY-tyyppihyväksyntää. Valmistajan edustaja voisi hakea valmistajan puolesta E-tyyppihyväksyntää ja kansallista tyyppihyväksyntää.

34 §. *Hyväksyntäviranomaisen.* Pykälässä nimettäisiin Ajoneuvohallintokeskus kaikkien ajoneuvojen ja niiden järjestelmien ja osien sekä erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntäviranomaiseksi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön keskinäisen työnjaon mukaisesti viimeksi mainittu toimisi kuitenkin traktorin hyväksyntäviranomaisena haettaessa sille EY-tyyppihyväksyntää.

35 §. *Tyyppihyväksynnän myöntäminen.* EY- ja E-tyyppihyväksynnän peruseriaate on, että jos ajoneuvo, sen järjestelmä tai osa taikka erillinen tekninen yksikkö täyttää erityisdirektiivin tai E-säännön vaatimukset, sille on myönnettävä hyväksyntä.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin tästä periaatteesta valmiin ajoneuvotyypin osalta, *2 momentissa* monivaiheisen tyyppihyväksynnän osalta sen valmistusvaiheen mukaisesti ja *3 momentissa* osan tai erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksynnän osalta.

36 §. *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen.* Pykälän *1 momentissa* lueteltaisiin mahdollisuudet tyyppihyväksynnän edellyttämän vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen. Tällaisia olisivat hyväksyntäviranomaisen itsensä suorittamat tarkastukset, mittaukset, testit ja laskelmat, hyväksynnän hakijan toimittama toisen ETA-valtion tai asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion hyväksyntäviranomaisen myöntämä todistus ja tutkimuslaitoksen suorittamat tarkastukset, mittaukset, testit ja laskelmat. Lisäksi sallittaisiin tyyppihyväksyntädirektiivien mukaisesti, että tutkimuslaitos saa hyväksyntäviranomaisen luvalla käyttää osatestien suorittamiseen ulkopuolista laitosta, joka täyttää tutkimuslaitoksia koskevan säännöksen vaatimukset. Sallittua olisi myös valmistajan laboratorion tai mittaus- ja testilaitteiden käyttö hyväksyntäviranomaisen luvalla. Alihankkijaa käytettäessä tutkimuslaitos vastaa käyttämänsä laitoksen tai laboratorion tarkastuksista, mittauksista ja testeistä.

Pykälän *2 momentissa* valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella tarkemmin tyyppihyväksyntämenettelystä, tyyppihyväksyntätodistuksesta ja myönnetyn hyväksynnän ilmoittamisesta muiden ETA-valtioiden hyväksyntäviranomaisille, Euroopan yhteisöjen komissiolle ja kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille.

37 §. *Tyyppihyväksynnän myöntämisestä kieltäytyminen.* Direktiivejä ja E-sääntöjä laadittaessa on tiedostettu, etteivät ne välttämättä ole täydellisiä ja että tekniikan kehittyessä nopeasti direktiivien ja E-sääntöjen puitteissa on mahdollista suunnitella ja valmistaa ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö, joka täyttää vaatimukset, mutta on vaarallinen. Esimerkkejä tällaisesta kehityksestä ovat telemaattisten järjestelmien näyttölaitteet, jotka saattavat aiheuttaa

kuljettajan tarkkaavaisuuden häiriintymistä, kaasupolttoaineiden säiliöiden ja ylipaineventtiilien käyttäytyminen äärimmäisissä lämpötilavaihteluissa ja sähköisten ohjausjärjestelmien alttius sähkömagneettisille häiriöille. Hyväksyntäviranomaiselle varattaisiin mahdollisuus, jos se arvioi vaatimukset täyttävän ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön muodostavan vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle, kieltäytyä antamasta tyyppihyväksyntää. Jotta tieto mahdollisesta vaarasta saataisiin kaikkien hyväksyntäviranomaisten saataville ja siten estettäisiin vaarallisen järjestelmän hyväksyntä toisessa jäsenmaassa, veloitettaisiin hyväksyntäviranomaisen ilmoittamaan vaarasta ja hyväksynnän epämisestä viipymättä muiden ETA-valtioiden hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille ja komissiolle sekä perustelevaan päätöksensä. Tällainen ilmoitus tulee voida tehdä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) tai muussa laissa tarkoitetun tietojen luovutusta koskevan salassapitovelvollisuuden estämättä silloinkin, kun se sisältää liike- tai ammattisalaisuudeksi katsottavaa tietoa.

38 §. *Tyyppihyväksytyn ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön muutokset.* Ajoneuvoja sekä niiden järjestelmiä ja osia samoin kuin erillisiä teknisiä yksiköitä kehitetään jatkuvasti. Muutokset saattavat olla tuotteen turvallisuus- tai ympäristövaikutusten kannalta merkityksellisiä tai niillä voi olla vähäistä tai suurempaa vaikutusta. Suuremmat muutokset saattavat johtaa siihen, ettei enää ole kysymys samasta tuotteesta. Tyyppihyväksynnän saanut veloitettaisiin *1 momentissa* ilmoittamaan hyväksyntäviranomaiselle tyyppihyväksytyn ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön muutoksista. Hyväksyntäviranomaisen päättäisi, edellyttääkö muutos uusia mittauksia, testejä, laskelmia tai tarkastuksia ja onko kysymys alkuperäisen tyyppihyväksynnän laajenuksesta, ja ilmoittaisi tästä tyyppihyväksynnän haltijalle.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella tarkemmin menettelystä muutettaessa myönnettyä tyyppi hyväksyntää.

39 §. *Tyyppi hyväksyntätietoja koskeva rekisteri.* On perusteltua, että tyyppi hyväksyntäviranomaisen pitää rekisteriä myöntämistään tyyppi hyväksynnöistä. Osien ja erillisten teknisten yksiköiden E-tyyppi hyväksyntöjä Suomessa on myönnetty vuodesta 1976 saakka. Rekisteri kertyy Suomen oloissa osille ja erillisille teknisille yksiköille myönnettyistä EY- ja E-tyyppi hyväksynnöistä sekä kansallisista ajoneuvojen tyyppi hyväksynnöistä. Niin kauan kun yhteisön tyyppi hyväksyntäjärjestelmä ei käytännössä koske muita kuin henkilöautoja sekä kaksi- ja kolmipyöräisiä moottoriajoneuvoja, jokaiselle Suomessa myytäväksi tarkoitetulle paketti-, kuorma- ja linja-autotyypille on haettava kansallinen tyyppi hyväksyntä.

Henkilöautojen sekä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksyntärekisteri ei ole kertynyt tyyppi hyväksyntädirektiiveissä edellytetyllä tavalla. Direktiivit edellyttävät, että kukin hyväksyntäviranomaisen lähettää muiden jäsenvaltioiden hyväksyntäviranomaisille kopiot myöntämistään tyyppi hyväksyntätodistuksista. Järjestelmä toimii kuitenkin hyvin satunnaisesti. Niinpä Pohjoismaat ovat yhdessä kehittämissä NorType-nimellä tunnettua järjestelmää, josta maat saisivat keskitetysti kootut tyyppi hyväksyntätiedot. Tiedostoa ylläpitäisi Islanti. Tyyppi hyväksyntätietoja hankitaan myös kotimaisilta valmistajan edustajilta, jotka haluavat ennakoilmoittaa maahantuomiaan ajoneuvoja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tyyppi hyväksyntärekisterin pitämisestä. Hyväksyntäviranomaisen pitäisi erillistä rekisteriä myöntämistään tyyppi hyväksynnöistä ja niistä ajoneuvojen tyyppi hyväksynnöistä, joista se saa tiedon muun ETA-valtion tai Geneven sopimukseen liittyneen valtion hyväksyntäviranomaiselta taikka ajoneuvon valmistajalta tai valmistajan edustajalta. Rekisteriin merkittäisiin tyyppi hyväksyntätodistuksen

tiedot ja todistukseen liitetyt testitulokset, esimerkiksi pakokaasupäästöjen ja melun mitatut arvot.

Ajoneuvojen tyyppi hyväksyntärekisteriä käytettäisiin sekä rekisteröinnissä että ajoneuvojen maahantuojien ennakoilmoittaessa tuomiaan ajoneuvoja rekisteriin.

Tyyppi hyväksyntärekisterin avulla toisaalta taataan, että tietyntyyppisen ajoneuvon tekniset tiedot saadaan kunkin ajoneuvon rekisteritietoihin samanlaisina ja toisaalta säädetään rekisterin muistitilaa, kun teknisiä tietoja ei tarvitse tallettaa jokaisen ajoneuvoyksikön kohdalle, vaan ne ovat saatavissa tyyppikoodin perusteella tyyppi hyväksyntärekisteristä.

Tyyppi hyväksynnöistä pidettävä rekisteri ei sisällä henkilötietoja.

Viranomaisen pitämänä rekisterinä tyyppi hyväksyntätiedot olisivat julkisia ja jokaisen saatavilla. Liike- ja ammattisalaisuuksia ei kuitenkaan saisi luovuttaa.

Käytännössä Ajoneuvohallintokeskus ottaisi itse hyväksymiensä tyyppien ja NorTypestä hankkimiensa tietojen osalta kantaa siihen, mitkä tiedot ovat liike- ja ammattisalaisuuden piirissä. Jos tiedot on saatu esimerkiksi suomalaiselta ajoneuvonvalmistajan edustajalta, tämä voisi esittää käsityksensä siitä, mitkä tiedot ovat luottamuksellisia. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että liike- ja ammattisalaisuuksia sisältäviä tietoja saa salassapitovelvollisuuden estämättä antaa katsastuksen suorittajalle ja sopimusrekisteröijälle laissa tai sen nojalla säädettyjä ajoneuvoihin liittyviä katsastus- ja rekisteröintitehtäviä varten. Tietoja saisi luovuttaa myös teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyviä tehtäviä varten. Nämä julkisia hallintotehtäviä hoitavat yhteisöt tarvitsevat näitä tietoja tehtäviensä suorittamiseksi eivätkä ne saa luovuttaa niitä edelleen.

40 §. *Kansallista tyyppi hyväksyntää ja piensarjatyypin tyyppi hyväksyntää koskevat tarkemmat säännökset.* Kansallisessa tyyppi hyväksynnässä ja piensarjatyypin tyyppi hyväksynnässä noudatetaan soveltuvin kohdin, mitä sarjavalmistamisen ajoneuvon EY-tyyppi hyväksynnästä

säädetään. Hakemista, vaatimustenmukaisuuden osoittamista, myöntämistä, myöntämisestä kieltäytymistä ja hyväksynnän muuttamista koskevat periaatteet olisivat siis samat.

Pykälässä valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella säätämään lisäksi tarkemmin kansallisen tyyppihyväksynnän yksityiskohdista eli mitkä ajoneuvot luetaan samaan tyyppiin kuuluviksi ja tyyppihyväksyntää koskevien tietojen ilmoittamisesta tyyppihyväksyntöjä koskevaan rekisteriin. Asetuksella valtuutettaisiin lisäksi Ajoneuvohallintokeskus myöntämään vähäisiä poikkeuksia ajoneuvoja koskevista vaatimuksista ehdolla, ettei poikkeus vaaranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua. Asetuksella valtuutettaisiin myös säätämään piensarjatyyppeihin hyväksyttävien ajoneuvojen suurimmasta rekisteriin merkittävästä määrästä vuodessa ja toisessa ETA-valtiossa myönnetyn piensarjatyyppeihin voimassaolosta Suomessa.

41 §. *Vaatimustenmukaisuustodistus ja hyväksyntämerkintä.* Euroopan yhteisön ja ECE:n tyyppihyväksyntäjärjestelmissä valmistaja veloitetaan laatimaan ja antamaan ajoneuvon mukana vaatimustenmukaisuustodistus osoitukseksi siitä, että valmistaja on tuottanut tuotteen tyyppihyväksynnän mukaisena. Jos ajoneuvo on vielä keskeneräinen, kuten esimerkiksi paketti- tai kuorma-auton alusta tai tyhjä matkailuautoksi muutettava kori, vaatimustenmukaisuustodistus annettaisiin tyyppihyväksytyyn ajoneuvon valmistusvaiheen mukaisesti. Tästä säädettäisiin *1 momentissa*. Samalla korostettaisiin, ettei vaatimustenmukaisuustodistusta saa laatia piensarjatyyppeihin ajoneuvoille. Tästä on nimenomainen kieltö tyyppihyväksyntädirektiivissä, jottei piensarjatyyppeihin sekoituisi vapaan myyntioikeuden kaikissa jäsenmaissa antavaan sarjavalmisteen ajoneuvon tyyppihyväksyntään.

Samassa tarkoituksessa – osoittaakseen tuotteen yhdenmukaisuuden hyväksytyyn prototyyppiin kanssa – valmistajan on joissain

tapauksissa annettava osaa tai erillistä teknistä yksikköä varten vaatimustenmukaisuustodistus tai kiinnitettävä kuhunkin tyyppihyväksynnän mukaisesti valmistettuun osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön kaupallinen merkkinsä tai tavaramerkki, tyyppimerkintä ja, jos erityisdirektiivissä niin säädetään tai E-säännössä määrätään, tyyppihyväksyntänumero tai -merkki. Tästä vaatimuksesta sallitaan tyyppihyväksyntädirektiivissä poikkeus, jos tuotteeseen on kiinnitettävä tyyppihyväksyntänumero.

Vaatimustenmukaisuustodistuksen pakollisuudesta ja merkinnästä säädettäisiin *2 momentissa*.

Pykälän *3 momentissa* valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella säätämään vaatimustenmukaisuustodistuksen toimittamisesta osana rekisteröintiprosessia, todistukseen merkittävistä tiedoista ja osan tai erillisen teknisen yksikön käytön rajoituksia ja asennusta koskevien edellytysten ilmoittamisesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin myös säätää, ettei tavaramerkkiä tai tyyppimerkintää taikka muuta hyväksyntämerkintää tarvitse merkitä. Poikkeuksia merkintäpakosta voisivat olla esimerkiksi korjaamalla asennettavat jarrupalat tai muut vastaavat osat.

42 §. *Suomessa hyväksytyyn tyyppiin vaatimustenvastaisuuden ja vaarallisuuden edellyttämät toimet.* Laissa tarvitaan suojakeinot siltä varalta, että ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt eivät ole hyväksytyyn tyyppiin vaatimusten mukaisia tai ovat vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle. Menettelyt

tällaisessa tapauksessa ovat erilaiset, jos kyse on Suomessa tai muualla hyväksytystä tuotteesta. Tässä pykälässä säädettäisiin Suomessa hyväksytyistä tuotteista.

Toimet, joihin hyväksyntäviranomaisen on ryhdyttävä havaittuaan tai saatuaan tiedon, että sen hyväksymät tuotteet ovat vaatimusten vastaisia tai vaarallisia, lueteltaisiin *1 momentissa*. Hyväksyntäviranomaisen on ryhdyttävä toimiin varmistaakseen, että valmistetut ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt

saadaan jälleen hyväksytyin tyyppin vaatimusten mukaisiksi tai niistä aiheutuva vaara poistettua.

Hyväksyntäviranomaiselle annettaisiin oikeus elinkeinovapauden estämättä kieltää tilapäisesti tai pysyvästi vaatimustenvastaisen tai vaarallisen ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistus, kaupan pitäminen, myynti ja muu luovuttaminen sekä käyttö.

Hyväksyntäviranomainen voisi myös vaatia sellaisten muutosten tekemistä ajoneuvoon, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön, että vaatimukset täyttyvät tai vaara poistuu, ja vaatia tuloksen osoittamista. Erityisesti tapauksissa, joissa tuotteita on jo paljon käytössä ja markkinoilla ja niistä on aiheutunut onnettomuuksia, hyväksyntäviranomainen voisi velvoittaa ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistajan, maahantuojan tai myyjän julkisesti ilmoittamaan ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön vaatimustenvastaisuudesta tai siihen liittyvästä vaarasta. Hyväksyntäviranomainen voisi kuluttajien turvallisuuden takaamiseksi myös itse antaa tällaisen ilmoituksen, jollei valmistaja, maahantuoja tai myyjä sitä tee. Ilmoitus julkaistaisiin tässä tapauksessa valmistajan, maahantuojan tai myyjän kustannuksella. Tällainen ilmoitus tulee voida antaa tietojen luovutusta koskevien salassapitosäännösten estämättä silloinkin, kun se sisältää liike- tai ammattisalaisuudeksi katsottavaa tietoa. Kaikissa mainituissa tapauksissa hyväksyntäviranomainen voisi velvoittaa valmistajan, maahantuojan tai myyjän korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut.

Kun tässä tarkoitetuissa tapauksissa valmistaja, maahantuoja tai myyjä saattavat olla haluttomia yhteistyöhön, otettaisiin 2 momenttiin säännös siitä, että hyväksyntäviranomainen voisi tehostaa antamaansa kieltoa sekä korjaus- tai ilmoituskehotusta uhkasakolla tai teettämishallalla siten kuin uhkasakkoilaisissa (1113/1990) säädetään.

Hyväksyntäviranomainen maksaisi teettäen suoritettujen toimenpiteiden kustannukset. Ne saataisiin periä asianosaiselta ilman tuomiota tai päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen

ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään. Tähänastiset kokemukset viittaavat siihen, ettei tähän tarkoitukseen ole tarpeen varata hyväksyntäviranomaisille erityistä määrärahaa, koska tarve tällaiseen menettelyyn on ollut äärimmäisen harvinainen ja viranomaisen kustannukset voidaan lopulta periä takaisin ulosottoteitse. Myös siihen on varauduttava, ettei mikään edellä mainituista toimista johda tulokseen. Tällöin jäljellä oleva mahdollisuus olisi tyyppihyväksynnän peruuttaminen. Tästä säädetäisiin 3 momentissa.

43 §. Suomessa hyväksytyin tyyppin vaatimustenvastaisuudesta ilmoittaminen. Suomessa myönnettyt EY- ja E-tyyppihyväksynnät antavat oikeuden myydä ja ottaa käyttöön tuotteita kaikissa ETA-valtioissa ja kyseistä E-sääntöä soveltavissa maissa. Tästä syystä on tärkeää saattaa niiden maiden viranomaiset tietoisiksi toimenpiteistä, joihin Suomessa ryhdytään vaatimustenmukaisuuden tai vaarallisuuden poistamiseksi. Lakiin otettaisiin säännös siitä, että hyväksyntäviranomaisen on ilmoitettava toteutetut toimenpiteet muiden ETA-valtioiden hyväksyntäviranomaisille tai asianomaista E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille. Tällainen ilmoitus tulee voida tehdä salassapitovelvollisuuden estämättä silloinkin, kun se sisältää liike- tai ammattisalaisuudeksi katsottavaa tietoa.

44 §. Toisessa valtiossa hyväksytyin tyyppin vaatimustenvastaisuus. Pykälässä säädetäisiin menettelystä havaittaessa, ettei toisessa ETA-valtiossa tai E-sääntöä soveltavassa valtiossa tyyppihyväksytyt vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustettu ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö ole hyväksytyin tyyppin vaatimusten mukainen. Tässä tapauksessa hyväksyntäviranomainen voi pyytää tyyppihyväksynnän antanutta valtiota tarkastamaan, että valmistetut ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat hyväksytyin tyyppin vaatimusten mukaisia. Lähtökohtana on, että jokainen hyväksynnän myöntänyt valtio ryhtyy omien hyväksyntöjensä suhteen 42 §:ssä tarkoitettuihin toimiin. Maahantuonti- tai myyntikieltoa ei vielä tällä

perusteella voitaisi asettaa, koska koko järjestelmä perustuu toisen valtion hyväksyntäviranomaisten antamien hyväksyntöjen tunnustamiseen. Tämä lievä asioihin puuttuminen ei kuitenkaan koskisi vaarallisia tuotteita, joiden käsittelystä säädettäisiin 67 ja 80 §:ssä.

45 §. *Tuotannon vaatimustenmukaisuuteen liittyvät toimenpiteet.* Tyyppihyväksyntään perustuvan järjestelmän kulmakiviä on, että luovuttaessaan ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön sen valmistaja ja valmistajan edustaja ovat velvollisia huolehtimaan, että ajoneuvo, järjestelmä, osa ja tekninen yksikkö on rakenteeltaan, varusteiltaan ja kunnoltaan hyväksytyyn tyyppiin mukainen. Tästä säädettäisiin *1 momentissa*.

Toinen järjestelmän kulmakivistä on, että tuotteen valmistajalla on riittävä laadunvalvontajärjestelmä.

Hyväksyntäviranomaisen on ennen hyväksynnän myöntämistä varmistuttava tästä. Hyväksyntäviranomaisen on toteutettava tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaa koskevat toimenpiteet. Käytännössä

hyväksyntäviranomaisilla ei kuitenkaan ole riittävästi resursseja eikä välttämättä asiantuntemustakaan tuotannon laadunvalvonnan arvostelemiseksi. Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin siitä, että hyväksyntäviranomainen voi teettää osia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta tutkimuslaitoksella.

Oikeus tuottaa ja markkinoida hyväksytyjä tuotteita edellyttää, että valmistaja maksaa myös hyväksyntäviranomaisen suorittaman vaatimustenmukaisuuden valvonnan kustannukset. Kustannukset tulevat tätä kautta osaksi tuotteen hintaa. Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin kustannusvastuusta ja lueteltaisiin hyväksyntäviranomaisen ja sitä edustavan tutkimuslaitoksen valtuudet. Näitä olisivat ensinnäkin oikeus valvonnan suorittamiseksi päästä ajoneuvojen, osien, järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden valmistus-, varastointi-, myynti-, asennus-, korjaus- ja tarkastuspaikkoihin. Toiseksi hyväksyntäviranomaisella ja tutkimuslaitoksella olisi oikeus ottaa näytteitä tuotannosta ja suorittaa määräväle-

erityisdirektiiveissä säädetyt tai E-säännöissä määrätyt testit tai laskelmat. Useissa direktiiveissä säädetään ja E-säännöissä määrätään täsmällisesti näytteidenoton määrävaleista ja näytteiden lukumäärästä. Kolmanneksi hyväksyntäviranomaisella ja tutkimuslaitoksella olisi oikeus saada tarvittaessa käyttöönsä kunkin hyväksytyyn tyyppiin laadun ja vaatimustenmukaisuuden tarkastamiseksi tarvittava aineisto. Tämä on välttämätöntä muun muassa sen valvomiseksi, missä määrin tuotanto tuottaa virheellisiä tuotteita. Neljänneksi hyväksyntäviranomaisella ja tutkimuslaitoksella olisi oikeus tarkastaa tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontamenetelmät. Tämä on välttämätöntä valmistajan oman laadunvalvonnan tarkastamiseksi.

Pykälän *4 momentissa* kiellettäisiin tarkastuksen ja valvonnan suorittaminen kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, koska tarkastusta ei suoriteta rikoksen selvittämiseksi eikä perusoikeuksien turvaamiseksi. Hyväksyntäviranomainen voisi *2 momentin* mukaan teettää vaatimustenmukaisuuden valvontaa tutkimuslaitoksella. Koska tutkimuslaitos ei ole viranomainen, on tarpeen säätää hyvän hallinnon periaatteiden noudattamisesta. Momenttiin otettaisiin säännös siitä, että laitoksen tulee noudattaa, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/1966), asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa (74/1954) ja kielilaissa (148/1922) säädetään. Koska tutkimuslaitos ei tekisi päätöstä tuotannon vaatimustenvastaisuuden johdosta tarpeellisista toimista, ei ole tarpeen ottaa lakiin oikaisun vaatimista koskevaa säännöstä.

46 §. *Tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta tehtävä sopimus.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että 45 §:n *3 momentissa* olevien valvontaoikeuksien lisäksi hyväksyntäviranomainen tekee valmistajan kanssa sopimuksen tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan menetelmistä ja kattavuudesta sekä testien ja laskelmien tulosten kirjaamisesta ja

liiteasiakirjojen saatavilla olosta hyväksyntäviranomaisen kanssa sovitun ajan. Testitulosten ja liiteasiakirjojen säilyttämistä ei kuitenkaan voitaisi sopimuksessakaan edellyttää 10 vuotta pitemmältä ajalta.

Sopimusrikkomusten suhteen äärimmäinen vaihtoehto silloinkin, kun itse tuotteessa ei havaita vikaa, muttei valmistaja suostu laissa säädettyyn ja sopimuksessa sovittuun valvontaan, olisi hyväksynnän peruuttaminen. Tästä säädetäisiin 2 momentissa. Peruuttaminen voisi olla rikkomuksesta riippuen määräaikainen tai pysyvä.

47 §. *Tutkimuslaitokselle myönnettävä hyväksyntä.* Tyyppihyväksyntädirektiiveissä asetetaan tutkimuslaitoksille vaatimuksia viittaamalla yleisiin kansainvälisiin standardeihin. Lisäksi säädetään, ettei valmistajaa saa hyväksyä tutkimuslaitokseksi. Jo myönnetty tutkimuslaitosten hyväksynnät jäisivät voimaan siinäkin tapauksessa, ettei tutkimuslaitos ole täyttänyt kaikkia tässä tarkoitettuja ehtoja.

Pykälän 1 momentissa säädetäisiin paitsi valmistajan roolista myös sanotuista standardeista. Standardit SFS-EN 45001:1990 ja SFS-EN 17025:2000 koskevat testauslaboratorioiden pätevyyttä ja sisältävät muun muassa vaatimukset siitä, että tutkimuslaitos on toiminnallisesti ja taloudellisesti riippumaton valmistajasta ja että sillä on käytössään riittävästi ammattitaitoisia henkilöstöä sekä toiminnan edellyttämät järjestelmät, laitteet ja välineet. EY:n tyyppihyväksynnän ja E-tyyppihyväksynnän puitteissa, harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta, ministeriö, jonka tehtäviin kuuluu ajoneuvoja koskevien säännösten valmistelu, hyväksyy ja ilmoittaa tutkimuslaitokset. Vaikka yksittäisten hyväksyntöjen myöntäminen ei välttämättä ole ministeriölle ominaista toimintaa, ehdotetaan edelleen jatkettavaksi tätä Suomessa nytkin sovellettavaa menettelyä. Tutkimuslaitoksia on joka tapauksessa rajallinen määrä, alle 20, ja kansainvälisen vastuun kannalta on perusteltua, että hyväksynnän myöntää ministeriö. Täten 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyisi 1 momentissa

olevat vaatimukset täyttävän tutkimuslaitoksen suorittamaan 36 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä ja laskelmia. Tutkimuslaitoksen hyväksyntä voitaisiin antaa määräajaksi. Tutkimuslaitokselle voitaisiin hyväksyntää myönnettäessä asettaa sen toimintaa koskevia välttämättömiä vaatimuksia, rajoituksia ja muita ehtoja. Tällaiset vaatimukset, rajoitukset ja ehdot rajattaisiin sellaisiksi, joilla varmistetaan hyväksyntää edellyttävien tehtävien asianmukainen suorittaminen. Tutkimuslaitoksen olisi toiminnan kuluessa ilmoitettava ministeriölle toimintansa sellaisista muutoksista, joilla on vaikutusta tutkimuslaitoksen hyväksynnän edellytyksiin. Tällaisia saattaisivat olla esimerkiksi testien muuttuminen sellaisiksi, että ne vaativat merkittäviä uusia investointeja, joiden suorittaminen ei olisi kustannuksiin nähden perusteltua. Tällöin tutkimuslaitoksen hyväksyntä tällaisten testien osalta peruutettaisiin.

Vaatimukset täyttävälle tutkimuslaitokselle myönnettäisiin samalla hyväksyntä 45 §:ssä tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden valvonnan suorittamiseen.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin säättämään valtioneuvoston asetuksella tarkemmin tutkimuslaitokselle asetettujen vaatimusten, rajoitusten ja ehtojen täyttämisen osoittamisesta ja tutkimuslaitoksen ilmoittamisesta.

48 §. *Ulkomaisen tutkimuslaitoksen tunnustaminen.* Kun periaatteena sekä tyyppihyväksyntädirektiiveissä että Geneven sopimuksessa on, että toisessa jäsenvaltiossa tai asianomaista sääntöä soveltavassa valtiossa myönnetty hyväksyntä tunnustetaan, tarkoittaa se myös toisen valtion tutkimuslaitoksen tunnustamista. Myös suomalainen tyyppihyväksyntä voidaan myöntää toisen valtion tunnustaman tutkimuslaitoksen testien perusteella, jos hyväksyntäviranomainen hyväksyy ja ilmoittaa tällaisen tutkimuslaitoksen.

49 §. *Tutkimuslaitoksen valvonta.* Tyyppihyväksynnän edellyttämien testien suorittaminen on kaupallista toimintaa. Tutkimuslaitokset kilpailevat keskenään sekä hinnalla, palvelulla, toimitusajalla että valitettavasti myös laadulla. Näistä syistä

tarvitaan tutkimuslaitosten valvontaa. Jotta valvontaa voitaisiin toteuttaa, tulee olla riittävästi tietoa tutkimuslaitoksen toiminnasta. Tästä syystä *1 momentissa* säädettäisiin, että tutkimuslaitoksen tulee pitää rekisteriä tekemistään tarkastuksista, mittauksista, testeistä ja laskelmista. Tutkimuslaitoksen valvonta sälytettäisiin *2 momentissa* hyväksyntäviranomaisen tehtäväksi. Se valvoisi tutkimuslaitoksen toimintaa niiden tarkastusten, mittausten, testien ja laskelmien osalta, joita laitos on hyväksytty suorittamaan. Valvonnan tulee olla toisaalta säännönmukaista ja toisaalta yllättävää. Valvonnan toimittamiseksi hyväksyntäviranomaisella ja sen käyttämällä asiantuntijalla tulee olla oikeus päästä tutkimuslaitoksen niihin tiloihin, joissa tarkastuksia, mittauksia, testejä ja laskelmia suoritetaan. Näiden tilojen ei voida katsoa olevan kotirauhan suojan piirissä. Hyväksyntäviranomaisen tulee myös saada käyttöönsä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa tai muussa laissa tarkoitetun tietojen luovutusta koskevan salassapitovelvollisuuden estämättä aineisto, joka koskee tutkimuslaitoksen riippumattomuutta sekä henkilöstöä, järjestelmiä, laitteistoa ja välineitä samoin kuin tarkastuksia, mittauksia, testejä ja laskelmia. Jotta valvonta olisi mahdollista, tämä aineisto on saatava käyttöön silloinkin, kun se sisältää liike- ja ammattisalaisuuden piiriin kuuluvaa tietoa. Jotta valvonnan kustannukset kohdentuisivat ”hyötyjä maksaa”-periaatteen mukaisesti, säädettäisiin, että valvonta suoritetaan tutkimuslaitoksen kustannuksella. Siinä tapauksessa, että hyväksyntäviranomainen valvonnassaan havaitsee, että tutkimuslaitos ei täytä säädettyjä vaatimuksia tai toimii sille myönnetyn toimintavaltuuden puitteissa säännösten vastaisesti, *3 momentissa* säädettäisiin, että hyväksyntäviranomaisen on annettava tästä tieto liikenne- ja viestintäministeriölle. Tieto voitaisiin antaa salassapitovelvollisuuden estämättä silloinkin, kun se sisältää liike- ja ammattisalaisuuden piiriin kuuluvaa tietoa. *50 §. Tutkimuslaitokselle myönnetyn hyväksynnän peruuttaminen.* Edellisessä

pykälässä tarkoitettussa tapauksessa hyväksyntäviranomaisen tehtävänä on ryhtyä toimiin tutkimuslaitoksen toiminnan saattamiseksi säännösten mukaiseksi. Hyväksyntäviranomaiselta saamansa tiedon perusteella liikenne- ja viestintäministeriö tutkisi asian ja voisi antaa tutkimuslaitokselle huomautuksen tai varoituksen. Äärimmäisessä tapauksessa, jos liikenne- ja viestintäministeriön hyväksymää tutkimuslaitosta ei muutoin saada täyttämään säädettyjä vaatimuksia ja se toimii jatkuvasti tässä luvussa tarkoitettussa toiminnassa säännösten vastaisesti, liikenne- ja viestintäministeriö voisi peruuttaa myönnetyn hyväksynnän määräajaksi tai kokonaan.

6 luku. Ajoneuvon määräaikaiskatsastus

Lakiin otettaisiin oma luku määräaikaiskatsastuksesta. Asiallisesti ehdotetut säännökset vastaisivat pääosin sitä, mitä vuosikatsastuksesta katsastusasetuksessa nykyisin säädetään. *51 §. Katsastamattoman ajoneuvon käyttökielto.* Pykälän *1 momenttiin* otettaisiin kielto käyttää moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja siihen tai sen perävaunuun kytkettyä perävaunua liikenteessä, jollei ajoneuvoa ole hyväksytty määräaikaiskatsastuksessa. Erityistä määräämistöimenpidettä ei tarvittaisi, minkä vuoksi puhuttaisiin käyttökiellosta. Ajoneuvon käyttö liikenteessä olisi kielletty, jos ajoneuvoa ei olisi lainkaan esitetty katsastukseen säädettynä aikana. Samoin ajoneuvon käyttö olisi kielletty, jos se olisi säädettynä aikana vain hylätty katsastuksessa tai katsastus olisi keskeytetty. Ehdotus vastaa asiallisesti nykyistä menettelyä. Tieliikennelain 84 §:n 1 momentissa säädetään, että ajoneuvon käyttö liikenteessä on kielletty, jollei sitä ole katsastettu. Tällöin poliisimies voi saman lain 96 §:n 1 momentin mukaan estää ajoneuvon käyttämisen liikenteessä ottamalla pois rekisteritunnukset ja rekisteriotteen tai muunlaisin tarvittavin keinoin. Määräaikoihin sidottua katsastusta kutsuttaisiin määräaikaiskatsastukseksi nykyisen katsastusasetuksessa määritellyn vuosikatsastuksen asemesta. Ehdotettu nimi

kuvaa nykyistä termiä paremmin sitä, että ajoneuvo on esitettävä katsastukseen määräajoin, ei niinkään vuosittain.

Tieliikennelain 84 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla katsastusvelvollisuus voisi koskea kaikkia liikenteessä käytettäviä moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja perävaunuja. Pykälän 1 momentin valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin yksityiskohtaisesti, mitä ajoneuvoja katsastusvelvollisuus koskisi. Katsastusvelvollisuus laajennettaisiin tässä yhteydessä katsastusdirektiivin mukaisesti koskemaan kevyitä nelipyöriä ja nelipyöriä eli ajoneuvoluokkia L_{6e} ja L_{7e} . Myös määräaikaiskatsastuksen määräajoista säädettäisiin nykyiseen tapaan valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin valtuus, jonka nojalla valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tilanteista, joissa ajoneuvoa voisi 1 momentista poiketen käyttää liikenteessä, vaikka sitä ei olisi katsastettu määräaikaiskatsastuksessa.

Katsastamattoman ajoneuvon käyttöoikeudet on tarkoitus rajata samalla tavalla kuin niistä säädetään nykyisin katsastusasetuksessa. Keskeisimmistä katsastamattoman ajoneuvon käyttöoikeudesta säädetään asetuksen 41 §:ssä. Sen mukaan katsastusaikana katsastuksessa hylättyä ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kaksi kuukautta, jos ajoneuvoa ei ole samalla määrätty ajokieltoon.

Pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon määräaikaiskatsastuksesta.

Katsastusvelvollisuutta asetettaessa otettaisiin huomioon yhteisön lainsäädäntö ja Suomea sitovat kansainväliset sopimukset. Siten ETA- valtioissa rekisteröidyiltä tai käyttöön otetuilta ajoneuvoilta edellytettäisiin katsastusdirektiivissä säädettyä katsastusta. Valtioissa, jotka ovat sitoutuneet katsastussopimukseen, rekisteröidyiltä tai käyttöön otetuilta ajoneuvoilta edellytettäisiin tässä sopimuksessa tarkoitettua katsastusta. Tällaisia valtioita ovat esimerkiksi Venäjä ja Viro.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan tieliikennettä koskevat asiat kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan, joten 3 momenttiin esitetty valtuus koskisi myös Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa.

52 §. *Edellytykset määräaikaiskatsastuksen suorittamiselle.* Jos ajoneuvo olisi käyttökiellossa sen vuoksi, että ajoneuvon kohdistuva vero tai maksu on maksamatta taikka jos liikennevakuutusvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksu on maksamatta, ajoneuvon määräaikaiskatsastusta ei 1 momentin mukaan saisi edes aloittaa. Myöskään jälkitarkastusta ei saisi suorittaa. Ajoneuvon kohdistuvien verojen ja maksujen laiminlyönnistä johtuva käyttökielto ja liikennevakuutusmaksun laiminlyönti olisivat katsastusprosessin aloittamisen esteitä. Katsastustoimipaikat saisivat tiedon käyttökiellosta ja sen syystä sekä liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä tieliikenteen tietojärjestelmästä. Nykyistä katsastusasetukseen sisältyvää poikkeusta vastaavasti liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaiskatsastuksen saisi suorittaa, jos tuomioistuimien on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

Nykyisin katsastusasetuksen 35 §:n mukaan ajoneuvon katsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvon mahdollinen ajoneuvokohtainen vero tai maksu on laiminlyöty taikka jos liikennevakuutusvelvollisuuden alaisen ajoneuvon voimassa olevaa liikennevakuutusmaksua ei ole suoritettu.

Verojen ja maksujen tarkastaminen katsastuksen yhteydessä koskee nykyisin moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa tarkoitettua varsinaista ajoneuvoveroa ja ajoneuvoverosta annetussa laissa tarkoitettua ajoneuvoveroa. Liikennevakuutuksesta säädetään liikennevakuutuslaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä.

Käytännössä katsastus on saatettu nykyisin suorittaa, vaikka vero tai liikennevakuutusmaksu on maksamatta tekemättä kuitenkaan katsastuksen hyväksymisestä merkintää rekisteriotteeseen.

Asiakas on joskus vastoin säännöksiä jopa voinut jälkitarkastukselle säädetyssä ajassa käydä uudestaan katsastustoimipaikassa, jolloin veron tai liikennevakuutusmaksun maksaminen on todettu ja annettu otteeseen merkintä katsastuksen suorittamisesta. Esityksen mukaan jatkossa näin ei voisi menetellä, koska varsinaisia katsastustoimenpiteitä ei saisi aloittaa ennen kuin verojen tai maksujen laiminlyönnistä johtuva käyttökielto olisi päättynyt.

Katsastuksen yhteydessä ajoneuvoa saatetaan käyttää liikenteessä, joten ei ole perusteltua, että katsastusmies joutuisi ajamaan sellaisella ajoneuvolla, jonka liikennevakuutusmaksu tai ajoneuvokohtainen vero olisi maksamatta. Asiakkaalle ehdotetulla muutoksella olisi vain vähäinen merkitys, koska hän joutuu nykyäänkin joka tapauksessa tulemaan uudestaan katsastustoimipaikkaan esittämään todisteen puuttuneen maksun suorittamisesta. Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että veron laiminlyöneen saneerausmenettelyn ja velkajärjestelyn vaikutuksesta käyttökieltoon ja ajoneuvon kohdistuvien verojen ja maksujen laiminlyönnistä johtuvasta käyttökiellosta sekä liikennevakuutusmaksun tarkastamisesta määräaikaikatsastuksen yhteydessä säädettäisiin erikseen. Saneerausmenettelyn ja velkajärjestelyn vaikutuksesta säädettäisiin moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa, jonka säännöksiä puolestaan sovellettaisiin ajoneuvoverolaisissa. Moottoriajoneuvoverosta annettua lakia, ajoneuvoverosta annettua lakia, autoverolakia, polttoainemaksusta annettua lakia ja liikennevakuutuslakia esitetään muutettavaksi siten, että ajoneuvon kohdistuvien verojen ja maksujen laiminlyönnistä johtuvasta käyttökiellosta säädettäisiin kyseistä veroa ja maksua koskevassa säädöksessä.

53 §. *Määräaikaikatsastuksen sisältö.* Katsastuksessa tarkastettaisiin ajoneuvon kunto ja rekisteriin merkityt tiedot. Nykyisin katsastusasetuksen 34 §:ssä säädetään vuosikatsastuksen sisällöstä. Katsastuksessa tarkastettavien kohteiden osalta asetuksessa viitataan katsastusdirektiiviin.

Määräaikaikatsastuksen yksityiskohtaisesta sisällöstä säädettäisiin ehdotetun valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella.

Katsastuksen sisältö perustuisi jatkossakin katsastusdirektiiviin. Valtuuden nojalla säädettäisiin edelleen myös jälkitarkastuksesta, joka on osa määräaikaikatsastusta.

54 §. *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaikatsastuksessa.*

Pykälässä säädettäisiin määräaikaikatsastuksessa hyväksymisen keskeisimmistä perusteista. Ajoneuvo olisi hyväksyttävä katsastuksessa, jos siinä ei olisi liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää vikaa tai puutteellisuutta huomattavaa vika tai puutteellisuutta. Jos ajoneuvo ei olisi hyväksyttävissä katsastuksessa, se olisi hylättävä.

Ehdotetulla säännöksellä ei ole tarkoitus muuttaa nykykäytäntöä, koska pykälässä ilmaistaisiin asiallisesti katsastusasetuksessa olevat keskeisimmät hyväksymis- ja hylkäysperusteet. Katsastusasetuksen 38 §:n mukaan ajoneuvo on nykyisin hyväksyttävä katsastuksessa, jos siinä ei ole havaittu katsastusdirektiivin hylkäysperusteissa mainittua vikaa tai puutteellisuutta eikä muissa tarkastuskohteissa ole ilmennyt liikenneturvallisuuden tai ympäristön kannalta merkittävää vikaa tai puutetta. Ajoneuvo on myös hyväksyttävä, jos siinä todetusta viasta tai puutteellisuudesta aiheutuu vain vähäistä vaaraa tai haittaa liikenneturvallisuudelle ja vika tai puutteellisuus on korjattavissa yksinkertaisella säätötoimenpiteellä. Tällaisia kohteita saa kuitenkin olla enintään kolme. Katsastusasetuksesta poiketen hylkäysperusteena olisi ehdotetun pykälän mukaan ympäristön kannalta huomattava vika tai puutteellisuus, ei merkittävä vika tai puute, koska ajokieltoon määräämisen perusteeksi säädettäisiin 56 §:ssä vika tai puutteellisuus, joka aiheuttaa merkittävää haittaa ympäristölle. Näin tehtäisiin nykyistä selkeämpi ero katsastuksessa hyväksymisen tai hylkäämisen sekä hylkäämisen ja samalla ajokieltoon määräämisen syissä.

Hylkäysperusteista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Hylkäyksen yksityiskohtaiset syyt perustuisivat pääosin katsastusdirektiiviin. Nykyisiä hyväksymis- ja hylkäysperusteita ei ole ehdotetun lain vuoksi tarkoitus muuttaa. Hyväksymistä ja

hylkäämistä koskevat säännökset ovat nykyisin katsastusasetuksen 38 §:ssä.

55 §. *Määräaikaikatsastuksen keskeyttäminen.* Määräaikaikatsastuksen suorittaminen loppuun asti edellyttäisi pykälän mukaan, että ajoneuvo voidaan luotettavasti tunnistaa ja yksilöidä. Jos ajoneuvoa ei voida yksilöidä, määräaikaikatsastus olisi keskeytettävä kuten nykyisinkin katsastusasetuksen nojalla tapahtuu. Ajoneuvon tunnistaminen tapahtuu lähinnä rekisterikilven sekä ajoneuvon valmistusnumeron ja valmistajan kilven avulla. Jos näissä havaitaan epäselvyyksiä, tarkastetaan muita yksilöintitietoja kuten moottorin numero.

Määräaikaikatsastuksen keskeyttäminen saattaa johtaa siihen, että ajoneuvo on esitettävä muuhun katsastukseen kuten rekisteröinti- tai muutoksikatsastukseen. Määräaikaikatsastusta voitaisiin myöhemmin jatkaa, jos esitetään lisää selvitystä ajoneuvon luotettavaksi yksilöimiseksi.

Määräaikaikatsastuksen keskeyttämiseen liittyvistä asioista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää muistakin määräaikaikatsastuksen keskeyttämisen syistä. Tällainen syy olisi kuten nykyisinkin se, että katsastusta ei voitaisi säästää tai vastaavista olosuhteista johtuen suorittaa.

56 §. *Ajokieltoon määrääminen määräaikaikatsastuksessa.* Jos

katsastuksessa havaittaisiin, että ajoneuvossa on sellainen vika tai puutteellisuus, joka aiheuttaa välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle, ajoneuvo olisi *1 momentin* mukaan katsastuksessa hylkäämisen lisäksi määrättävä ajokieltoon.

Ajokieltoon määräämisen keskeiset perusteet vastaisivat asiallisesti katsastusasetuksen 38 §:n 2 momentissa säädetyjä perusteita. Jarruissa havaittu vika, renkaiden kunto tai alustarakenteessa havaittu murtuma voisivat esimerkiksi olla syitä, jotka johtaisivat ajoneuvon määräämiseen ajokieltoon. Ajokieltoon johtavaksi merkittäväksi haitaksi ympäristölle katsotaan katsastusasetuksen 38 §:n 2 momentin mukaan hiilimonoksidipäästöjen yli 6 prosentin tai

dieselmoottorin savutuksen absorptiokertoimen yli 4 m^{-1} taso.

Ehdotetun valtuuden nojalla ajokieltoon määräämisen perusteista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Lakiehdotuksen vuoksi katsastusasetuksessa nykyisin säädetyt ajokieltoon määräämisen perusteita ei ole tarkoitus muuttaa.

Katsastuksessa ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa ei saisi *2 momentin* mukaan käyttää liikenteessä ennen kuin havaitut viat ja puutteellisuudet olisi korjattu ja ajoneuvo hyväksytty katsastuksessa. Myös muu katsastus kuin määräaikaikatsastus voisi tulla kysymykseen. Ympäristöhaittaa aiheuttavat viat saattavat olla korjattavissa helpolla säätötoimenpiteellä. Sen vuoksi ehdotetaan, että ajoneuvoa saisi tällaisen vian korjaamisen ja katsastuksessa suoritetun tarkastuksen jälkeen käyttää liikenteessä vaikka siinä olisikin hylkäykseen, muttei ajokieltoon johtavia muita vikoja.

Pykälän *3 momenttiin* otettaisiin valtuussäännös, jonka mukaan ajokiellon merkitsemisestä ja ajoneuvon tilapäisestä käyttämisestä liikenteessä ajokiellon aikana säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Ehdotetun valtuuden nojalla on tarkoitus nykyiseen tapaan säätää, että ajokielto merkitään tarralla. Myös ajoneuvon väliaikainen käyttö rajattaisiin katsastusasetuksessa säädettyihin tilanteisiin, joiden mukaan ajoneuvo voitaisiin kuljettaa korjattavaksi ja jälleen katsastettavaksi.

57 §. *Vikojen ja puutteellisuuksien korjaaminen.* Tieliikennelain 83 §:n mukaan liikenteessä käytettävän ajoneuvon on oltava rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen ja ajoneuvoja koskevien säännösten ja määräysten mukainen. Ajoneuvon on siten oltava kunnoltaan turvallinen kaiken aikaa, kun sitä käytetään liikenteessä. Ehdotetun *1 momentin* mukaan määräaikaikatsastuksessa hylätyn ajoneuvon, jota ei ole määrätty ajokieltoon, viat ja puutteellisuudet on korjattava mahdollisimman pian. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin määräaika, jonka päätyttyä ajoneuvo joutuisi ilman erillistä määräämistoimenpidettä käyttökieltoon, jollei hylkäyksen perusteena olevia vikoja ja puutteellisuuksia olisi

korjattu ja hyväksyty määräaikaikatsastuksessa. Asiallisesti ehdotettu 1 momentti vastaisi katsastusasetuksen 44 §:n säännöstä. Määräaika on katsastusasetuksessa säädetyllä tavalla tarkoitus säätää kahden kuukauden mittaiseksi.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan määräaikaikatsastuksessa todetut vähäisetkin viat ja puutteellisuudet olisi määrättävä korjattavaksi kohtuullisen ajan kuluessa. Nämä olisivat niitä vikoja ja puutteellisuuksia, jotka eivät aiheuta ajoneuvon hylkäämistä katsastuksessa. Ehdotettu säännös vastaa asiallisesti katsastusasetuksen 38 §:n 1 momentissa säädettyä velvoitetta.

58 §. *Katsastustodistus.* Määräaikaikatsastuksesta annettaisiin 1 momentin mukaan aina todistus. Todistuksesta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotetun lain vuoksi katsastuksesta annettavaa todistusta koskevia säännöksiä ei ole tarkoitus muuttaa. Nykyisin katsastuksen suorittamisesta on katsastusasetuksen 39 §:n mukaan tehtävä merkintä rekisteriotteeseen. Lisäksi katsastuksesta laaditaan tarkastuskortti, joka annetaan ajoneuvon katsastukseen esittäneelle. Tarkastuskortti toimii katsastusta koskevana päätöisasiakirjana. Katsastusasetuksen 39 §:n 3 momentin mukaan voidaan pyynnöstä eräissä tapauksissa antaa katsastussopimuksen 2 liitteen mukainen kansainvälinen katsastustodistus.

Katsastustodistus olisi pidettävä ajoneuvossa mukana, jollei valtioneuvoston asetuksella toisin säädettäisi. Koska katsastus merkittäisiin jatkossakin rekisteriotteeseen, se toimisi edelleen katsastuksen osoittavana ajoneuvossa mukana pidettävänä asiakirjana. Ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle annettu katsastustodistus olisi voimassa Suomessa. Tästä säädettäisiin 2 momentissa. Katsastusdirektiivin 3 artiklan mukaan katsastuksesta annetaan todistus. Mainitun artiklan mukaan jokaisen muun jäsenvaltion on tunnustettava kussakin jäsenvaltiossa annettu todistus siitä, että kyseisen jäsenvaltion alueella rekisteröity

moottorikäyttöinen ajoneuvo ja sen perävaunu on hyväksyty vähintään katsastusdirektiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa samoin perustein kuin jos kyseinen valtio olisi antanut tämän todistuksen. Myös katsastussopimuksessa edellytetään katsastustodistusta. Sopimukseen sitoutuneiden valtioiden on tunnustettava kyseinen todistus.

59 §. *Katsastuksen suorittaja.* Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (1099/1998). Pykälään otettaisiin viittaus tähän lakiin.

7 luku. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastus

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusta koskevat säännökset ehdotetaan otettaviksi pääosin nykyisestä katsastusasetuksesta.

60 §. *Rekisteröintikatsastus.* Nykyisen katsastusasetuksen mukaisesti 1 momentissa säädettäisiin, että moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on ennen liikenteeseen käyttöön ottoa ja rekisteriin merkitsemistä oltava hyväksyty rekisteröintikatsastuksessa.

Katsastustodistuksen voimassaoloaika kuitenkin lyhennettäisiin kuudesta kuukaudesta kolmeen kuukauteen, jotta vähennettäisiin mahdollisuutta siihen, että ajoneuvoa koskevat vaatimukset muuttuvat rekisteröintikatsastuksen ja rekisteröinnin välisenä aikana. Rekisteröintikatsastusta koskeva vaatimus ei kuitenkaan koskisi ennakoilmoitettua ja valmiina ajoneuvona tyyppihyväksyttyä ajoneuvoa, jonka tyyppihyväksyntä on rekisteröintiajankohtana voimassa ja jonka rakennetta tai varusteita ei ole tyyppihyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu. Tällaisia ovat valtaosa rekisteriin uutena merkittävistä henkilöautoista.

Katsastusasetuksen mukaisesti säädettäisiin 2 momentissa myös, että rekisteristä vaurioituneena liikenne- tai autovakuutusasioita hoitavan yhteisön ilmoituksesta poistettu ajoneuvo samoin kuin ajoneuvo, jonka Ajoneuvohallintokeskus tai poliisi harkitsee vaativan katsastusta ajoneuvon saamien vaurioiden tai muiden

erityisten syiden takia, on oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa ennen sen ottamista uudelleen käyttöön liikenteessä. Eroa ei tehtäisi koti- ja ulkomaisen vakuutusyhtiön suorittaman rekisteristä poiston kesken.

Nykyisessä katsastusasetuksessa tunnistetaan lukuisia ajoneuvoryhmiä, joita ei eri syistä ole tarpeen rekisteröintikatsastaa ennen rekisteriin merkitsemistä. Tällaisia ovat muun muassa uutena käyttöön otettavat N-luokan ajoneuvot, joiden rakenteeseen ei ole tehty tyyppikatsastuksen jälkeen muutoksia tai joiden rakennetta on tyyppikatsastuksen jälkeen muutettu vain varustamalla tavaratila tavarankuljetuksen vaatimalla suojavuorauksella, lämpöeristeellä tai hyllyköllä. Myöskään uutena käyttöön otettavaa, tyyppikatsastettua mallia olevaa moottorikelkkää, moottorityökonetta ja muuta kuin liikennetraktoriksi rekisteröitävää traktoria ja sen perävaunua ei tarvitse esittää rekisteröintikatsastukseen. Valtuus säätää tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella, mitä muita kuin 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja ei tarvitse esittää rekisteröintikatsastukseen, rekisteröintikatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä rekisteröintikatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin, annettaisiin 3 momentissa. Asetuksella säädettäisiin myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla käyttöön otetun ajoneuvon rekisteröintikatsastuksesta.

61 §. *Muutuskatsastus.* Muutuskatsastuksen osalta sovellettaisiin myös nykyistä katsastusasetuksen säännöstöä. Pykälän 1 momentin mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo olisi ennen sen ottamista uudelleen käyttöön liikenteessä esitettävä muutuskatsastukseen, jos sen rakennetta tai käyttötarkoitusta muutetaan olennaisesti. Tämä tarkoittaa muun muassa pakettiauton muuttamista matkailuautoksi sekä ajoneuvon ottamista luvanvaraiseen tieliikenteeseen tai kouluautoksi. Muutuskatsastusta edellyttää myös osien tai varusteiden liittäminen ajoneuvoon tai poistaminen siitä, jos muutos muuttaa merkittävästi ajoneuvon ominaisuuksia tai käyttötarkoitusta. Ajoneuvo olisi

esitettävä muutuskatsastukseen myös, jos siihen kohdistuvan veron tai maksun edellytykset muuttuvat. Tämä vaatimus tarkoittaa kaikkia verotuksen muutoksia, olipa kysymys verovapaudesta, veronalennuksesta tai veron maksuvelvollisuudesta. Muutuskatsastus olisi tarpeen lisäksi, kun ajoneuvon luokittelu- tai alaluokittelutieto eivät enää pidä paikkaansa.

Muutuskatsastusta ei ole tarpeen vaatia kaikissa rakenteenmuutostapauksissa, esimerkiksi varustettaessa traktori tilapäisesti moottorityökoneeksi. Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella säätämään tarvittaessa poikkeuksista muutuskatsastusvelvollisuudesta, kun kyse on tilapäisistä tai vähäisistä muutoksista. Asetuksella säädettäisiin myös muutuskatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä muutuskatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin.

62 §. *KytKentäkatsastus.* KytKentäkatsastusvaatimuksen osalta sovellettaisiin nykyistä periaatetta, jonka mukaan ristiinkytkettäviä henkilö-, paketti- ja kuorma-autoja ja niiden perävaunuja ei tarvitse erikseen esittää kytKentäkatsastukseen. Ristiinkytkettäviä ajoneuvoja ovat ajoneuvot, joiden mekaaniset kytKentälaitteet, sähköjohtojen kytKentä ja paineilmajarruilla varustetussa ajoneuvossa paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus ja sijoitus täyttävät direktiivien, E-sääntöjen tai yleisten standardien vaatimukset. Lisäksi ehdotetaan kytKentäkatsastusta vaadittavaksi erikoiskuljetukseen käytettäviltä ajoneuvoyhdistelmiltä siinäkin tapauksessa, että niiden kytKentälaitteet ovat standardien mukaisia. Muut kuin edellä mainitut ajoneuvot tulee 1 momentin mukaan ennen kytKentää esittää kytKentäkatsastukseen. Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella säätämään kytKentäkatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä kytKentäkatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin 1 momentissa tarkoitetuista direktiiveistä, E-säännöistä ja standardeista.

63 §. *Määräaikaiskatsastusta koskevien säännösten soveltaminen muihin katsastuksiin.* Edellä 52 §:ssä säädetään menettelyistä esitettäessä määräaikaiskatsastukseen ajoneuvo, johon kohdistuva vero tai muu maksu taikka liikennevakuutusmaksu on laiminlyöty. Hyväksymisen ja hylkäämisen periaatteista säädetään 54 §:ssä. Määräaikaiskatsastuksen keskeyttämisestä, jollei ajoneuvoa voida luotettavasti yksilöidä, säädetään 55 §:ssä. Ajokiellosta vaaralliselle tai merkittävää ympäristöhaittaa aiheuttavalle ajoneuvolle säädetään 56 §:ssä. Vikojen ja puutteiden poistamisesta säädetään 57 §:ssä ja katsastuksen suorittajasta 59 §:ssä. Vastaavia menettelyjä ja periaatteita ehdotetaan sovellettavaksi myös rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksessa. Raskaiden eli kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnin ajoneuvojen kohdalla kuitenkin voitaisiin poiketa 52 §:n kiellosta, koska niiden rekisteröintikatsastus suoritetaan usein ajallisesti huomattavasti ennen käyttöönottoa.

8 luku. Ajoneuvon rekisteröinti

Ajoneuvojen rekisteröintijärjestelmään ei ehdoteta tehtäväksi merkittäviä muutoksia. Yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien kannalta tärkeät säännökset ehdotetaan nostettavaksi rekisteröintiasetuksesta lain tasolle. Rekisteröintijärjestelmä sisältäisi edelleen mahdollisuuden ennakoilmoittaa ajoneuvoja rekisteriin, jolloin merkittäisiin ajoneuvon tekniset ja yksilöintitiedot. Ennakoilmoitus ei olisi vielä rekisteröinti, vaan se tapahtuisi vasta kun myös omistajaa ja mahdollista haltijaa koskevat tiedot ilmoitettaisiin rekisteriin.

64 §. *Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin nykyisen periaatteen mukaisesti siitä, kuka on vastuussa ajoneuvon rekisteritietojen ja niissä tapahtuneiden muutosten ilmoittamisesta rekisteriin. Näistä toimenpiteistä ovat vastuussa ajoneuvon omistaja ja haltija. Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella

poikkeuksista rekisteröintivelvollisuudesta. Poikkeuksia voitaisiin säätää ulkomailla tai Ahvenenmaan maakunnassa rekisteröidyille ajoneuvoille sekä ajoneuvoille, joita käytetään vain satunnaisesti tai tilapäisesti tieliikenteessä. Valtioneuvoston asetuksella säädetäisiin myös siitä, onko kussakin tapauksessa omistaja vai haltija vastuussa rekisteri-ilmoituksen tekemisestä, sekä rekisteri-ilmoituksen määrääjasta.

Sotilasajoneuvoista osa merkitään tavalliseen ajoneuvorekisteriin ja osa puolustusvoimien omaan sotilasajoneuvorekisteriin. Valtuus puolustusministeriön asetuksen antamiseen otettaisiin 3 momenttiin, ja samalla valtuutettaisiin puolustusministeriön asetuksella säätämään sanotusta rekisteristä ja rekisteröintiasioiden hoitamisesta puolustusvoimissa.

65 §. *Oikeus ennakoilmoituksen tekemiseen.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin täsmällisesti, kenellä on oikeus ennakoilmoituksen tekemiseen. Elinkeinovapauden ja syrjimättömyyden puitteissa oikeutta ei voida rajoittaa ajoneuvon valmistajaan ja valmistajan edustajaan. Ennakoilmoitusoikeus on asianmukaisin ehdoin laajennettava koskemaan myös muita ajoneuvon maahantuoja kuin valmistajan edustajia. Ennakoilmoituksen voisi tehdä se, joka täyttää nykyiset edellytykset eli on merkitty Suomessa kaupparekisteriin ja on autoverolain 39 §:ssä tarkoitettu rekisteröity verovelvollinen. Kaupparekisterin sijasta käytettäisiin nimikettä yritys- ja yhteisötietojärjestelmä. Verovelvolliseksi rekisteröitymistä ei kuitenkaan vaadittaisi, jos ennakoilmoituksen tekijä tuo maahan sellaisia ajoneuvoja, esimerkiksi mopoja tai traktoreita, joista ei peritä autoveroa. Tällaisen ennakoilmoittajan tulisi kuitenkin olla tullin luottoasiakas, jos tuonti tapahtuu ETA-valtioiden ulkopuolelta. Ennakoilmoituksen tekijän edellytettäisiin myös olevan vakavarainen ja asiantunteva sekä saavan käyttöönsä ajoneuvon rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot ja M₁- tai L-luokan ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistuksen tai muun ajoneuvon tyyppihyväksyntätodistuksen.

Ennakoilmoituksen tekijän tulee tehdä sopimus Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa tietojen toimittamisesta automaattista tietojenkäsittelyä hyväksi käyttäen.

Ennakoilmoittajalle asetettaisiin eräitä uusia vaatimuksia. Tästä syystä katsottaisiin, että ne, jotka ovat voineet aiemmin ennakoilmoittaa, säilyttävät tämän oikeuden yhden vuoden ajan lain voimaantulosta. Säännös tästä otettaisiin siirtymäsäännöksiin.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella tarkemmin ajoneuvon

ennakoilmoittamisesta.

66 §. *Ajoneuvon hyväksyminen rekisteriin.*

Yleistä rekisteriin merkitsemisen ehtoista säädettäisiin 1 momentissa. Ajoneuvon ensirekisteröinnin yleisenä edellytyksenä olisi edelleen, että ajoneuvoon kohdistuvan veron tai maksun suorittamisesta, ajoneuvon omistusoikeudesta ja säädetyn liikennevakuutuksen ottamisesta esitetään asianmukainen selvitys. Vastaavat selvitykset olisi esitettävä ajoneuvon uudelleenrekisteröinnin ja muutosrekisteröinnin yhteydessä. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää poikkeuksia tästä yleissäännöstä.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin ajoneuvo merkitsemään rekisteriin, jos se täyttää 1 momentissa tarkoitettut ehdot. Lisäksi edellytettäisiin, että valmis uusi ajoneuvo on tyyppihyväksyttyä tyyppiä tai ajoneuvo on rekisteröintikatsastettu, taikka jos ajoneuvoa ei tarvitse rekisteröintikatsastaa, että se täyttää ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana Suomessa voimassa olevat vaatimukset.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella tarkemmin ajoneuvon rekisteriin merkitsemisen edellytyksistä ja rekisteri-ilmoituksen tekemisestä. Asetuksella valtuutettaisiin säätämään myös haltijan ilmoittamisesta. Tarvetta haltijan ilmoittamiseen on lähinnä silloin, kun ajoneuvon omistajaksi ilmoitetaan alaikäinen tai ulkomailla asuva henkilö. Ulkomailla asuvan omistajan olisi ilmoitettava vähintään suomalainen osoite. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin rekisteröinnistä

annettavasta todistuksesta ja sen pitämisestä mukana ajoneuvossa, rekisteritunnuksesta ja -kilvistä, kansallisuustunnuksesta, ajoneuvon poistamisesta rekisteristä, ajoneuvon rekisteröinnistä maasta vientiä ja autokiinnitystä varten sekä muista rekisteröintiin liittyvistä asioista.

67 §. *Kieltäytyminen rekisteröimästä vaarallista ajoneuvoa.*

Tyyppihyväksyntädirektiivit ja Geneven sopimus tuntevat useita suojakeinoja sen varalta, että direktiivit ja E-säännöt eivät takaa täydellistä turvallisuutta. Vastaavat säännökset otettaisiin lakiin. Ensinnäkin Ajoneuvohallintokeskus voisi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää rekisteröimästä vaarallista ajoneuvoa siitakin huolimatta, että ajoneuvo on varustettu voimassa olevalla

vaatimustenmukaisuustodistuksella.

Hyväksyntäviranomaisen tulisi viipymättä ilmoittaa tästä muiden ETA-valtioiden hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille ja komissiolle sekä ilmoittaa päätöksensä perusteena olevat syyt. Tällainen ilmoitus tulee voida tehdä salassapitovelvollisuuden estämättä silloinkin, kun se sisältää liike- ja ammattisalaisuudeksi katsottavaa tietoa.

Jos tyyppihyväksynnän antanut jäsenvaltio riitauttaa sille ilmoitetun väitetyn liikenneturvallisuudelle aiheutuvan vaaran, hyväksyntäviranomaisen on pyrittävä ratkaisemaan erimielisyys neuvottelulla hyväksynnän myöntäneen viranomaisen kanssa. Tästä säädettäisiin 2 momentissa. Komissiolle on ilmoitettava riitautetusta päätöksestä ja sovittelun tuloksesta.

68 §. *Kieltäytyminen rekisteröimästä ajoneuvoa uudelleen.*

Nykyisessä rekisteröintiasetuksessa on kieltö rekisteröidä uudelleen vakuutuksen perusteella lunastettu ja tuhoutuneena poistettavaksi ilmoitettu ajoneuvo. Kielto nostettaisiin sen yleisen merkityksen ja poistotoimenpiteen lopullisuuden vuoksi lakiin ja laajennettaisiin koskemaan muistakin syistä lopullisesti rekisteristä poistettua ajoneuvoa. Vastaavaa uudelleenrekisteröintikieltoa sovellettaisiin myös ajoneuvoihin, jotka on muusta syystä poistettu lopullisesti rekisteristä ja joista

autoverosta päättävä viranomainen on palauttanut autoveroa. Autoveroviranomaisen asettaa näissä tapauksissa rekisteröintiellön autoveroodun ehdoksi. Jos kuitenkin autoveroodun ehdot eivät ole toteutuneet, veron maksuunpanija voi hyväksyä ajoneuvon merkitsemisen uudelleen rekisteriin.

69 §. *Sarjan viimeiset ajoneuvot.* Ajoneuvojen toimitusketju tehtaalta asiakkaalle on pitkä. Ajoneuvot toimitetaan ensin tukkumyyjien tai maahantuojien varastoihin ja sieltä vähittäismyyjille. Osa ajoneuvoista valmistetaan ja toimitetaan tilauksen perusteella, mutta pääosa toimitetaan mainitun ketjun kautta. Eri välivarastointivaiheissa ja ennen kaikkea lopullisen asiakkaan ilmestymistä odotettaessa aikaa saattaa kulua useita kuukausia.

Kun direktiiveissä ja E-säännöissä asetetaan ajoneuvoille, niiden järjestelmille, osille ja erillisille teknisille yksiköille uusia vaatimuksia, annetaan sekä toimitusketjun että uusien vaatimusten teknisen toteuttamisen vaatiman ajan vuoksi kohtuullinen siirtymäkausi ennen kaikkea siihen ajankohtaan, josta alkaen kaikkien uusien tuotteiden tulee täyttää uudet vaatimukset. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että odotettaessa etenkin kalliiden uudistusten voimaantuloa ajoneuvojen valmistajat, maahantuojat ja kauppiaat pyrkivät kaupallisista ja kilpailusyistä tuomaan maahan ja myymään siirtymäkauden loppuun saakka edellisen sukupolven vaatimustason mukaisia ajoneuvoja. Tällöin on usein käynyt niin, että taantumasta, työttömyyden lisääntymisestä, korkotason muutoksesta tai vastaavasta ulkopuolisesta syystä maassa olevaa varastoa ei saada myytyä ja merkityksi rekisteriin ennen uuden vaatimustason voimaantuloa.

Tyyppihyväksyntädirektiiveihin on kehitetty tällaisia tapauksia silmällä pitäen erityinen poikkeusmenettely sarjan viimeisiä ajoneuvoja varten. Siitä säädettäisiin *1 momentissa*. Sen mukaan hyväksyntäviranomainen voisi valmistajan hakemuksesta määrällisen rajoituksen ja rajallisen ajan huomioon ottaen sallia rekisteröitäväksi uusia ajoneuvoja ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton, jos ne

vastaavat ajoneuvotyyppiä, jonka tyyppihyväksyntä ei ole enää voimassa. Menettely tunnustetaan myös rakenne- ja varusteasetuksessa. Poikkeuksen ehtona olisi tyyppihyväksyntädirektiivien mukaisesti, että sitä sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin, jotka olivat ETA-valtioiden alueella, kun tyyppihyväksynnän voimassaolo loppui. Nykyinen sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskeva menettely Suomessa on tiukempi: poikkeus voidaan myöntää vain ajoneuvoille, jotka olivat Suomessa, kun uusi vaatimustaso tuli voimaan. Poikkeuksen ehtona olisi edelleen, että ajoneuvot ovat varustettuja voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, joka oli annettu kyseisen ajoneuvon tyyppihyväksynnän ollessa vielä voimassa. Menettelyä ei sovellettaisi ajoneuvoihin, jotka oli rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.

Menettely on tarpeen myös muille ajoneuvoluokille kuin henkilöautoille sekä kaksi- ja kolmipyöräisille moottoriajoneuvoille. Kun noihin muihin ajoneuvoluokkiin sovelletaan toistaiseksi kansallista tyyppihyväksyntämenettelyä, olisi tässä tarkoitettuja poikkeuksia myönnettävä samoilla perusteilla myös kansallisesti tyyppihyväksytyille ajoneuvoille.

Pykälän *2 momentissa* valtuutettaisiin säätämään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella vanhentuneella vaatimustenmukaisuustodistuksella tai tyyppihyväksyntätodistuksella rekisteröitävien ajoneuvojen enimmäismäärästä, vanhentuneen vaatimustenmukaisuustodistuksen tai tyyppihyväksyntätodistuksen voimassaoloajasta ja menettelystä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille. Tyyppihyväksyntädirektiivien salliman ajan puitteissa yleinen siirtymäkausi tulisi olemaan valmiille ajoneuvoille 6—7 kuukautta ja keskeneräisistä ajoneuvoista valmistetuille ajoneuvoille 12—13 kuukautta. Ajoneuvojen enimmäismäärä olisi 10 prosenttia poikkeuksen hakijan kyseisen ajoneuvotyyppin edellisen 12 kuukauden mittaisen ajanjakson myynnistä.

9 luku. Tekninen tienvarsitarkastus

Lakiin otettaisiin oma luku teknisistä tienvarsitarkastuksista. ETA-valtiot velvoitetaan tienvarsitarkastusdirektiivin 3 artiklassa suorittamaan riittävästi teknisiä tienvarsitarkastuksia hyötyajoneuvoille. Niitä ovat linja-autot (luokat M₂ ja M₃), kuorma-autot (luokat N₂ ja N₃) ja raskaat perävaunut (luokat O₃ ja O₄). Ehdotetut säännökset koskisivat kuitenkin lakiehdotuksen 1 §:n 2 momentin mukaan kaikkia tieliikenteessä käytettyjä ajoneuvoja. Säännöksissä tarvittavat erot hyötyajoneuvojen ja muiden ajoneuvojen välillä tehtäisiin tarvittaessa valtioneuvoston asetuksessa.

70 §. *Teknisen tienvarsitarkastuksen sisältö.* Teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastettaisiin siinä laajuudessa kuin tarkastuksen suorittaja katsoo sen tarkoituksenmukaiseksi ajoneuvon kunto siltä osin kuin se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön. Lisäksi tarkastettaisiin ajoneuvorekisteriin merkityt tiedot. Asiallisesti tienvarsitarkastuksen sisältö vastaisi määräaikaikastuksen sisältöä. Tarkastuksen sisällöstä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Yksityiskohtaisesta sisällöstä säädettäessä otettaisiin huomioon tienvarsitarkastusdirektiivistä johtuvat velvoitteet, mutta tekninen tienvarsitarkastus voisi olla tienvarsitarkastusdirektiivissä säädettyä laajempikin käsittäen ajoneuvon kaikenlaisen teknisten säännösten mukaisuuden tarkastamisen. Tienvarsitarkastusdirektiivin 4 artiklassa säädetään teknisen tienvarsitarkastuksen sisällöstä. Direktiivin mukaan tarkastus koostuu kolmesta osasta, joista suoritetaan yksi tai useampia. Tarkastus voisi siten muodostua silmämääräisestä tarkastuksesta, ajoneuvon liittyvien asiakirjojen, kuten katsastustodistuksen, aikaisemmasta teknisestä tienvarsitarkastuksesta annetun raportin tai muun erityisen asiakirjan tarkastuksesta, sekä varsinaisesta ajoneuvon kunnon tarkastuksesta ajoneuvon puutteiden havaitsemiseksi.

71 §. *Ajoneuvon pysäyttäminen ja*

tarkastajan oikeudet. Pykälään otettaisiin säännökset teknisiä tienvarsitarkastuksia suorittavien toimivaltuuksista. Lakiehdotuksen 74 §:ssä säädettäisiin, että teknisten tienvarsitarkastusten suorittaminen kuuluu poliisille, tullilaitokselle ja rajavartiolaitokselle. Ehdotetut säännökset eivät luonnollisestikaan rajoittaisi tarkastuksia suorittavien muihin säännöksiin perustuvaa toimivaltaa.

Yleiset säännökset poliisin toimivallasta ovat poliisilaissa. Tieliikennelaissa, poliisilaissa, pakkokeinolaissa (450/1987), tullilaissa (1466/1994) ja rajavartiolaitoksesta annetussa laissa (320/1999) on lukuisia liikennevalvontaan liittyvien yksittäisten virkatehtävien suorittamiseen oikeuttavia toimivaltasäännöksiä. Moniin niistä sisältyy myös oikeus pakkokeinojen käyttämiseen. Tieliikennelain 93 §:n mukaan ajoneuvo on poliisimiehen antamasta merkistä pysäytettävä. Kuljettaja on velvollinen noudattaman poliisimiehen ajoneuvon kunnon tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.

Tienvarsitarkastusdirektiivissä velvoitetaan jäsenvaltioita suorittamaan riittävästi teknisiä tienvarsitarkastuksia. Ehdotetut säännökset mahdollistaisivat tarkastusten asianmukaisen suorittamisen. Säännökset eivät oikeuttaisi tarkastamaan ajoneuvoa muussa tarkoituksessa kuin teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi. Lakiehdotuksen mukaan teknisten tienvarsitarkastusten käsite olisi kuitenkin tienvarsitarkastusdirektiivissä säädettyä laajempi. Direktiivi koskee tässä vaiheessa vain hyötyajoneuvoja, mutta lakiehdotuksen mukaan tarkastus voitaisiin suorittaa kaikille ajoneuvoille.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin yleinen velvoite siitä, että ajoneuvon kuljettaja on velvollinen sallimaan teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamisen.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin yksityiskohtaisesti tarkastuksia suorittavien oikeudet ja tarkastukseen joutuvien velvollisuudet. Kaikkien toimenpiteiden tarkoituksena tulisi olla teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen.

Momentin 1 kohdassa säädettäisiin

asiakirjojen esittämisvelvollisuudesta. Velvollisuudesta pitää mukana kohdassa mainitut asiakirjat säädettäisiin tarvittaessa toisaalla. Rekisteröintiasetuksen 31 §:n mukaan ajoneuvon rekisteriotteen tekninen osa on pidettävä mukana käytettäessä ajoneuvoa liikenteessä. Velvollisuus pitää rekisteriote mukana on johdettavissa myös tieliikennelain 94 §:stä. Myös katsastustodistus olisi esitettävä. Sen mukana pitämistä säädettäisiin 58 §:ssä. Teknisestä tienvarsitarkastuksesta annettavasta raportista säädettäisiin 73 §:ssä. Tätä raporttia ei kuitenkaan velvoitettaisi pitämään mukana, mutta sen mukana pitäminen olisi kuljettajan edun mukaista, koska enintään kolme kuukautta vanha raportti otettaisiin huomioon, jos ajoneuvo tänä aikana joutuisi uudestaan tarkastukseen. Kuljettajan olisi esitettävä myös muu asiakirja, joka osoittaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden, jos hän olisi velvollinen pitämään tällaisen asiakirjan mukana. Asiakirjat olisi esitettävä teknisiä tienvarsitarkastuksia suorittavien lisäksi katsastuksia suorittavalle henkilölle, joka on asiantuntijana mukana tarkastuksessa. Esitettävät asiakirjat sisältävät ajoneuvosta teknisiä tietoja, joita asiantuntija tarvitsee tarkastaessaan ajoneuvon kuntoa. Momentin 2 kohtaan otettaisiin säännös, jossa selkeästi todettaisiin, että poliisimiehellä, tullimiehellä, rajavartiomiehellä ja näitä teknisenä asiantuntijana avustavalla katsastuksia suorittavalla henkilöllä olisi oikeus päästä ajoneuvon sisälle ja tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa. Teknistä tienvarsitarkastusta on mahdotonta suorittaa kunnolla, jos tarkastaja ei pääse ajoneuvon sisälle. Ajoneuvon kuljettaminen saattaa olla tarpeellista erityisesti tarkastettaessa ajoneuvon ohjattavuutta ja jarrujen toimivuutta. Kun tekniset tienvarsitarkastukset suorittaa viranomaisen eli ehdotetun lain 74 §:n mukaan poliisi, tullilaitos tai rajavartiolaitos, voidaan hyvän hallinnon vaatimusten katsoa toteutuvan riittävästi viranomaisen apuna teknisenä asiantuntijana toimivan katsastusmiehen osalta. Kun vastuu teknisistä tienvarsitarkastuksista on viranomaisella, ei katsastusmies tee ajoneuvon pysäyttämistä, hyväksymistä eikä valvontakatsastukseen tai

ajokieltoon määräämistä koskevaa päätöstä. Pykälän 3 momenttiin otettaisiin viittaus tieliikennelain 7 lukuun, jossa säädetään valvontaviranomaisen oikeudesta pysäyttää ajoneuvo ja kuljettajan velvollisuudesta noudattaa viranomaisen määräyksiä. Tieliikennelain 93 ja 94 § jäisivät sellaisinaan edelleen voimaan. 72 §. Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen. Pykälään otettaisiin säännökset siitä, miten tekniset tienvarsitarkastukset olisi suoritettava. Tarkastukset suoritettaisiin tienvarsitarkastusdirektiivin mukaisesti tiellä. Tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan mukaan tiellä tarkoitetaan yleisnimityksenä yleistä ja yksityistä tietä, katua, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteessä käytettyä aluetta. Yleisistä teistä annetun lain (243/1954) 3 §:n mukaan tiehen kuuluu myös alue, joka tarvitaan valtakunnan rajan ylittävästä tieliikenteestä aiheutuvaa tulli- ja passintarkastusta varten. Pykälän 1 momentin mukaan teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaja voisi pääsäännöstä poiketen myös ilmoittaa tarkastuksesta etukäteen, jos ilmoittamisella pyritäisiin vaikuttamaan ajoneuvon omistajaan ja kuljettajaan. Poliisi voisi esimerkiksi ilmoittaa, kuten on tehnytkin, että liikennevalvonnassa tarkastetaan jonkin ajanjakson aikana erityisesti ajoneuvon renkaiden kuntoa. Yleensä poliisin pelkkä ilmoitus saa jo aikaan liikenneturvallisuuden kannalta positiivisen vaikutuksen. Kansalaiset kiinnittävät entistä enemmän huomiota ajoneuvonsa renkaiden kuntoon. Tienvarsitarkastusdirektiivin 2 artiklan b kohdan mukaan teknisellä tienvarsitarkastuksella tarkoitetaan ilman viranomaisen ennakoilmoitusta ja siten yllättäen tehtyä ajoneuvon tarkastusta. Ehdotetussa laissa ajoneuvojen teknisen kunnan valvontaa ei kuitenkaan ole perusteltua rajoittaa täysin yllätyksellisiin tarkastuksiin. Tuskin direktiivissäkään tarkoitetaan, että yleistä ilmoittamista tarkastuksista ei saisi suorittaa. Ehdotetulla säännöksellä pyritään siihen, että yksittäinen henkilö ei tiedä, milloin hänen ajoneuvonsa joutuu tekniseen tienvarsitarkastukseen.

Katsastus on sen sijaan tarkastus, jonka ajankohdan henkilö tietää ennakolta.

Tarkoituksena on, että katsastuksen suorittaja osallistuu osaan teknisistä tienvarsitarkastuksista asiantuntijana ja että tarkastuksissa on ainakin osittain mukana erikoislaitteita, kuten siirrettävä jarrudynamometri ja pakokaasupäästöjen mittaustaite. Jotta välttyttäisiin teknisten laitteiden siirtämiseltä tielle, ajoneuvo voitaisiin ohjata teknisen tienvarsitarkastusten suorittamiseksi lähellä sijaitsevaan katsastustoimipaikkaan, jossa laitteet ja asiantuntijat olisivat valmiina paikalla. Tällainen menettely olisi myös liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua. Edellytyksenä katsastustoimipaikkaan ohjaamiselle luonnollisesti olisi, että Ajoneuvohallintokeskus olisi tehnyt kyseisen toimipaikan kanssa 74 §:n 2 momentissa tarkoitettua sopimuksen.

Tienvarsitarkastusdirektiivin 3 artiklassa edellytetään, että tekniset tienvarsitarkastukset toteutetaan ilman kuljettajan kansallisuuteen tai hyötyajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottomaahan perustuvaa syrjintää ottaen huomioon tarve pitää kuljettajalle ja yrityksille koituvat kustannukset ja viivytykset mahdollisimman pieninä. Tekninen tienvarsitarkastus voitaisiin suorittaa myös ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otettuihin ajoneuvoille. Pykälän 2 momenttiin otettaisiin direktiivin tasapuolisuutta ja kohtuuttoman haitan välttämistä koskeva säännös.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin valtuus, jonka mukaan tarkastusten suorittamisesta säädettäisiin tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tällaisia säännöksiä ei ole tarkoitus lain voimaan tullessa antaa, mutta niitä voitaisiin antaa tarvittaessa myöhemmin, jos se osoittautuisi tarpeelliseksi. Momentissa valtuutettaisiin myös Ajoneuvohallintokeskus antamaan tarkempia ohjeita teknisten tienvarsitarkastusten suorittamisesta.

73 §. *Raportti teknisestä tienvarsitarkastuksesta.* Teknisestä tienvarsitarkastuksesta annettaisiin ajoneuvon kuljettajalle raportti, jollei

valtioneuvoston asetuksella toisin säädettäisi. Tienvarsitarkastusdirektiivissä edellytetään, että ajoneuvon kuljettajalle annetaan raportti, jos tarkastus on direktiivin 4 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuna kaltainen. Kyseisessä kohdassa tarkoitettu tarkastus on perusteellisin tarkastus, jossa tarkastetaan ajoneuvon kunto sen puutteellisuuden havaitsemiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus säätää, että ensi vaiheessa vain hyötyajoneuvoille suoritettavista teknisistä tienvarsitarkastuksista annettaisiin raportti. Tällöinkin raportti annettaisiin pääsääntöisesti vain, jos se tienvarsitarkastusdirektiivin mukaan on annettava. Saatujen kokemusten perusteella raportin antamista voitaisiin jatkossa laajentaa, jos siihen ilmenisi tarvetta.

Raportista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Asetuksessa on tarkoitus viitata tienvarsitarkastusdirektiivin liitteeseen I, joka on laadittu lomakkeen muotoon. Lomakkeen 10 kohdassa muun ohessa luetellaan tarkastettavat kohteet. Tarkoituksena on, että Ajoneuvohallintokeskus valmistaisi lomakkeet. Tästä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

Nykyisin poliisi antaa ajoneuvon teknisen kunnan tarkastuksessa ajoneuvon kuljettajalle kopion valvontailmoituksesta lähinnä silloin, kun ajoneuvosta otetaan rekisterikilvet pois.

74 §. *Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaja.* Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittajia olisivat 1 momentin mukaan poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos, mutta päävastuu ajoneuvon teknisen kunnan valvonnasta liikenteessä kuuluisi jatkossakin poliisille. Tullilaitos ja rajavartiolaitos suorittaisivat tarkastuksia niillä alueilla, joilla ne muutoinkin toimivat. Poliisin toimialana olisi koko maa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Poliisilain 1 §:n säännöksestä voidaan johtaa, että liikennevalvonta ja myös ajoneuvon teknisen kunnan valvonta liikenteessä kuuluvat poliisille. Myös poliisin hallinnosta annetun lain (110/1992) liikkuvan poliisin tehtäviä koskevassa 11 §:ssä säädetään, että poliisin tehtävänä on ohjata ja valvoa liikennettä sekä toimia liikenneturvallisuuden

edistämiseksi. Liikennevalvonnan kuulumista poliisille tukevat myös useat tieliikennelain säännökset ja erityisesti lain 7 luvussa olevat liikennevalvontaa koskevat säännökset. Siten lain 93 §:ssä säädetään ajoneuvon pysäyttämisestä ja liikennekelpoisuuden tarkastamisesta, 94 §:ssä asiakirjan esittämisvelvollisuudesta ja 96 §:ssä ajoneuvon käytön estämisestä. Tieliikennelain 97 §:n mukaan tulli- ja rajavartiomiehellä on liikenteen valvontaan liittyvissä tehtävissä sama toimivalta kuin poliisimiehellä on lain 93, 94 ja 96 §:ssä. Näin ollen liikenteen ja ajoneuvon teknisen kunnan valvonta liikenteessä voi kuulua ja on kuulunut myös tullilaitokselle ja rajavartiolaitokselle. Käytännössä tullilaitos ja rajavartiolaitos ovat suorittaneet ajoneuvojen teknisen kunnan valvontaa rajoilla, lähinnä itärajalta, joka on samalla EU:n itäraja. Rajalla suoritettava ajoneuvon teknisen kunnan valvonta on ollut perusteltua, koska tällöin on mahdollista estää säännösten vastaisen ajoneuvon saapuminen maahan. Käytännössä tullilaitos on valvonut raskaiden ajoneuvojen kuntoa ja rajavartiolaitos kevyiden ajoneuvojen ja linja-autojen kuntoa. Ajoneuvojen katsastusluvan haltijat ovat osallistuneet ajoneuvojen teknisiin tarkastuksiin tiellä poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen mukana. Katsastuksen suorittajat ovat osallistuneet tarkastuksiin tehtyään asiasta sopimuksen Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa. Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan Ajoneuvohallintokeskuksella olisi velvollisuus järjestää teknisiin tienvarsitarkastuksiin poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen avuksi ajoneuvotekninen asiantuntemus. Tämä tapahtuisi siten, että virasto sopisi katsastustoimipaikkojen kanssa niiden osallistumisesta tarkastukseen. Katsastuksen suorittamiseen oikeutettujen henkilöiden osallistuminen teknisiin tienvarsitarkastuksiin on perusteltua, koska heillä on vaaditun perus- ja lisäkoulutuksen vuoksi jo valmiina teknisissä tienvarsitarkastuksissa tarvittava ammattitaito. Lisäksi Ajoneuvohallintokeskus sopisi

poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen kanssa katsastustoimipaikkojen osallistumisesta tarkastuksiin. Tässä sopimuksessa sovittaisiin muun ohessa siitä, missä määrin järjestettäisiin sellaisia teknisiä tienvarsitarkastuksia, joissa katsastuksia suorittavien henkilöiden on perusteltua olla mukana. Heidän ei suinkaan ole tarpeellista olla mukana kaikissa tarkastuksissa, koska poliisilla, tullilaitoksella ja rajavartiolaitoksella on myös itsellään ajoneuvojen teknistä asiantuntemusta. Kaikkia tienvarsitarkastuksia ei myöskään ole tarkoituksenmukaista järjestää sellaisiksi, että katsastuksen suorittajan mukanaolo tarkastuksessa olisi tarpeellista. Tarkoituksena on kuitenkin, että sellaisia teknisiä tienvarsitarkastuksia, joissa katsastustoimipaikat ovat mukana, voitaisiin jatkossa jonkin verran lisätä nykyisestä. Ajoneuvohallintokeskuksen kustannukset teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvistä tehtävistä katettaisiin katsastustoimipaikoilta perittävällä katsastustoiminnan maksulla, josta ehdotetaan otettavaksi säännös ajoneuvojen katsastusluvista annettuun lakiin. Pykälän 3 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan tekniseen tienvarsitarkastukseen osallistuvalla katsastuksella suorittavalla henkilöllä tulisi olla mukanaan katsastustoimipaikan antama todistus oikeudesta osallistua tekniseen tienvarsitarkastukseen. Todistus olisi pyydettyä esitettävä tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle. Vaikka tarkastuksessa olisivat aina mukana poliisi, tullilaitos tai rajavartiolaitos, on perusteltua, että katsastuksen suorittajan oikeus osallistua tarkastukseen olisi osoitettavissa kirjallisesti etenkin, kun hänelle 71 §:ssä ehdotetaan eräitä toimivaltuuksia kuten oikeus kuljettaa tarkastettavaa ajoneuvoa. Pykälän 3 momentissa viitattaisiin ajoneuvojen katsastusluvista annettuun lakiin, jonka 21 a §:ssä on ehdotettu säädettäväksi Ajoneuvohallintokeskuksen oikeudesta toimia asiantuntijana teknisissä tienvarsitarkastuksissa silloin, kun osallistumisen tarkoituksena olisi varsinaisen asiantuntijatoiminnan lisäksi valvoa katsastustoimipaikkojen katsastustehtävien

suorittamista.

75 §. *Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon ulkomailla todetut puutteellisuudet.* Tienvarsitarkastusdirektiivin 7 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan mukaan sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat havainneet vakavia puutteellisuuksia sellaisen henkilön hyötyajoneuvossa, jonka asuinpaikka on toisessa ETA-valtiossa, voivat pyytää sen jäsenvaltion toimivaltaista viranomaista, jossa ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön, toteuttamaan sääntöjen rikkojaa kohtaan asianmukaiset toimenpiteet, esimerkiksi katsastuttamaan ajoneuvon uudelleen. Ehdotetun 1 momentin mukaan poliisi voisi tällaisen ilmoituksen tullessa määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen. Uhkana olisi, että ajoneuvo joutuisi käyttökieltoon, jollei sitä olisi poliisin määräämänä aikana esitetty valvontakatsastukseen. Poliisin harkittavaksi jäisi, olisiko katsastukseen määrääminen perusteltua. Jos ajoneuvo on ulkomaisen ilmoituksen saapumisen jälkeen hyväksytty määräaikaikatsastuksessa, ei yleensä olisi perusteita määrätä ajoneuvoa valvontakatsastukseen. Ajoneuvon kunnosta voitaisiin esittää myös muunlaista näyttöä, joka osoittaisi, että valvontakatsastukseen määrääminen ei olisi perusteltua. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin siitä, millä ehdoin käyttökiellossa olevan ajoneuvon saisi kuljettaa valvontakatsastukseen.

Tarkoituksena on, että Ajoneuvohallintokeskus toimisi tienvarsitarkastusdirektiivin 7 artiklan 1 momentissa tarkoitettuna yhteysviranomaisena. Tästä säädettäisiin kuitenkin tarkemmin 77 §:n nojalla valtioneuvoston asetuksella. Ehdotetun pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan Ajoneuvohallintokeskus voisi luovuttaa 1 momentissa tarkoitettujen ulkomailta tulleet ilmoitukset poliisille salassapitovelvollisuuden estämättä.

76 §. *Tietojen vaihto ja muu yhteistyö muiden valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan viranomaisten välillä.* Tienvarsitarkastusdirektiivin 7 artiklassa edellytetään, että ETA-valtiot avustavat toisiaan direktiivin soveltamisessa. Pykälän 1

momenttiin otettaisiin yleinen säännös, jonka mukaan poliisin, tullilaitoksen, rajavartiolaitoksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen olisi toimialallaan avustettava ETA-valtioiden toimivaltaisia viranomaisia siten kuin tienvarsitarkastusdirektiivin 7 artiklassa tarkoitetaan.

Ajoneuvohallintokeskus ilmoittaisi 2 momentin mukaan ulkomailla rekisteröidyissä tai käyttöön otetuissa ajoneuvoissa Suomessa havaituista vakavista puutteista sen valtion tai Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön. Samalla Ajoneuvohallintokeskus voisi pyytää tätä valtiota ryhtymään toimenpiteisiin hyötyajoneuvon omistajaa kohtaan.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin 2 momentissa tarkoitettujen tietojen luovuttamiseen oikeuttava säännös. Kyse saattaisi olla tiedoista, jotka olisi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa tai muussa laissa säädetyssä salassapitovelvollisuuden vuoksi pidettävä salassa, joten tietojen luovuttamisoikeudesta olisi perusteltua säätää tässä laissa.

Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin 4 momentin mukaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä pykälässä tarkoitettujen tietojen toimittamisesta ja pyynnöstä toimenpiteisiin ryhtymiseksi.

77 §. *Kansainvälinen raportointi teknisistä tienvarsitarkastuksista.* Pykälään otettaisiin valtuus, jonka nojalla teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevien raporttien, pyyntöjen ja tietojen toimittamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Toimenpiteet perustuisivat tienvarsitarkastusdirektiiviin.

10 luku. Ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön sekä polkupyörän käyttöoikeus ja käytön estäminen sekä korjausvelvoite

78 §. *Osan ja erillisen teknisen yksikön käyttöoikeus.* Edellä 66 §:ssä edellytetään, että jollei muuta estettä ole, tyyppihyväksytty

ajoneuvo on hyväksyttävä merkittäväksi rekisteriin. Periaate pohjautuu autojen ja perävaunujen tyyppi hyväksyntädirektiivin 7 artiklan 1 kohtaan, jota on lähemmin selostettu yleisperusteluissa. Lakiin otettaisiin myös sanotun direktiivin 7 artiklan 2 kohdan mukainen velvoite hyväksyä liikenteessä käyttöön otettavaksi tyyppi hyväksytyt osa ja erillinen tekninen yksikkö. Tällöinkin edellytyksenä luonnollisesti on, että osa tai erillinen tekninen yksikkö soveltuu käyttötarkoitukseensa ja että käyttöönoton edellyttämä muutoskatsastus on suoritettu, jos asianomaisissa säännöksissä tätä edellytetään. Esimerkkinä tästä rajoituksesta on tyyppi hyväksytyt rengas, jota ei hyväksynnästä huolimatta saa ottaa käyttöön ajoneuvossa, johon sitä ei ole tarkoitettu. Toisaalta esimerkiksi ylisuuri rengas voidaan ottaa käyttöön ajoneuvossa sen jälkeen, kun muutoskatsastuksessa on todettu renkaan suuremman koon olevan ajoneuvon muuttamista koskevilla säännöksillä sallituissa rajoissa.

79 §. *Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän kaupan valvonta.* Pykälän 1 momentissa nimettäisiin Ajoneuvohallintokeskus 78 §:ssä tarkoitettujen osien, erillisten teknisten yksiköiden ja polkupyörien valmistuksen ja kaupan valvontaviranomaiseksi. Euroopan talousalueen ulkopuolelta Suomeen tapahtuvan tuonnin valvonnasta vastaisi tullilaitos. Tehtävä edellyttää sellaista ajoneuvoteknistä sekä direktiivien ja kansainvälisten sääntöjen tuntemusta, ettei se ole sopiva esimerkiksi kuluttajaviranomaisen hoidettavaksi.

Pykälän 2 momenttiin siirrettäisiin liikennetarvikelain 2 §:n 2 momentin mukainen säännös. Sen mukaan valmistuksen, maahantuonnin ja kaupan kieltä ei koske osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä, jotka käytössä kulumisen tai muun syyn vuoksi ovat alkuperäiseen tarkoitukseensa kelpaamattomia, jos tästä ilmoitetaan näkyvästi kaupan olevaan osaan, erilliseen tekniseen yksikköön tai sen pakkaukseen tehdyllä merkinnällä tai jos muuten käy selvästi ilmi, että osa tai erillinen tekninen yksikkö myydään romuksi tai muuhun

tarkoitukseen kuin sellaisenaan liikenteessä käytettäväksi. Säännös laajennettaisiin 6 §:n 2 momentin perusteluissa mainituista syistä koskemaan myös polkupyöriä.

80 §. *Vaaraa aiheuttava osa, erillinen tekninen yksikkö ja polkupyörä.* Vaaraa aiheuttavaa ajoneuvoa koskevien 42—44 §:n säännösten mukaisesti lakiin otettaisiin vastaavat säännökset muille kuin tyyppi hyväksytyille osille ja erillisille teknisille yksiköille. Valvontaviranomainen voisi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää tällaisten osien ja erillisten teknisten yksiköiden myynnin tai käyttöönoton. Valvontaviranomainen menettelisi soveltuvin kohdin, kuten 44 §:ssä säädetään. Tästä säädettäisiin 1 momentissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos polkupyörästä tai muusta kuin tyyppi hyväksytyistä osista tai erillisestä teknisestä yksiköstä aiheutuu vaaraa kuluttajan terveydelle tai omaisuudelle, käytettäisiin turva- ja voimakeinoina, mitä tuoteturvallisuuslaissa (914/1986) säädetään.

81 §. *Seloste.* Liikennetarvikelain 3 §:n mukaan liikenneministeriö voi määrätä, että liikennetarviketta luovutettaessa luovuttajan on annettava tarvikkeen mukana seloste tarvikkeen oikeasta käyttötavasta, sen asentamisesta ajoneuvoon ja muista tarpeelliseksi katsottavista seikoista. Ehdotettu pykälä vastaa pääosin edellä mainittua säännöstä. Valtuus annettaisiin kuitenkin valtioneuvostolle ja laajennettaisiin koskemaan myös polkupyörän selosteita.

82 §. *Valvonnan toteuttaminen.* Liikennetarvikelain 5 §:n 1 momentin mukaan valvontaviranomaisella, poliisimiehellä ja valvontaviranomaisen tehtävään valtuuttamalla katsastustoimipaikalla on oikeus tarkastuksen suorittamiseksi päästä liikennetarvikkeiden maahantuontia, valmistusta tai kauppaan harjoittavan valmistus-, varasto- ja myyntipaikkaan ja ottaa tutkimusta varten näytteitä sekä saada haltuunsa tarpeelliset liikennetarvikkeiden ominaisuuksia ja hyväksymistä koskevat asiakirjat ja tiedot. Valvontaviranomaisella on oikeus tutkimuksen ajaksi kieltää epäilyksenalaisen liikennetarvikkeen maahantuonti, valmistus ja luovuttaminen. Tutkimus on toimitettava

kiireellisesti. Valvonnasta säädettäisiin *1 momentissa* liikennetarvikelain mukaisesti laajentaen valvonta koskemaan polkupyörien maahantuontia, valmistusta ja kauppaa. Valvontaviranomaiselle ehdotetaan oikeutta käyttää valvontatehtäviin muutakin valtuuttamaansa asiantuntijaa kuin katsastustoimipaikkaa. Muun asiantuntijan käyttö saattaa olla aiheellista valvonnan edellyttäessä sellaista asiantuntemusta, jota katsastustoimipaikalla ei voida edellyttää olevan.

Jotta valvonta olisi mahdollista, olisi valvontaviranomaisella oltava oikeus saada asiakirjoja ja tietoja salassapitovelvollisuuden estämättä silloinkin, kun niiden voidaan katsoa kuuluvan liike- ja ammattisalaisuuden piiriin. Tässä luvussa tarkoitettua toimintaa harjoitetaan yleensä yrityksessä tai muussa yhteisössä. Kun kuitenkin on mahdollista, että esimerkiksi pienimuotoista kauppaa tai varastointia harjoitetaan toiminnanharjoittajan asunnon yhteydessä, kiellettäisiin tarkastuksen suorittaminen kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, jollei ole erityistä syytä epäillä 6 §:n 2 momentissa olevaa kieltoa rikotun. Sanotun kiellon rangaistavuudesta säädettäisiin 96 §:ssä.

Liikennetarvikelain 5 §:n 2 momentin mukaisesti *2 momentissa* säädettäisiin, että valvontaa varten otettu näyte on palautettava tutkimuksen jälkeen. Jos näyte joudutaan tutkimuksessa turmelemaan, valvontaviranomainen korvaa näytteen sen käyvän hinnan mukaan. Jos kuitenkin osa, erillinen tekninen yksikkö tai polkupyörä havaitaan tutkimuksessa sellaiseksi, että sen maahantuonti, valmistus tai myynti on kielletty, näytettä ei korvata ja maahantuontia, valmistusta tai kauppaa harjoitettava vastaa tutkimuskustannuksista. Kustannus- ja korvausvastuun oikeudenmukaisella jaolla pyritään toisaalta torjumaan tarpeettomien tarkastusten ja tutkimusten teettäminen ja toisaalta vyöryttämään aiheellisten tutkimusten kustannukset säännöksiä rikkovien toiminnanharjoittajien maksettaviksi.

Koska valvontaviranomaisen valtuuttama asiantuntija ei ole viranomainen, on tarpeen säätää hyvän hallinnon periaatteiden

noudattamisesta. Pykälän *3 momenttiin* otettaisiin säännös siitä, että asiantuntijan on noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa, asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa ja kielilaissa säädetään. Koska asiantuntija ei tekisi päätöstä tuotannon vaatimustenvastaisuuden johdosta tarpeellisista toimista, ei ole tarpeen ottaa lakiin oikaisun vaatimista koskevaa säännöstä.

Sellaisia tapauksia silmällä pitäen, joissa tarkastuksen suorittaa joku muu kuin valvontaviranomainen itse, säädettäisiin *4 momentissa*, että tarkastuksen suorittajan tulee viipymättä ilmoittaa suoritetusta tarkastuksesta ja siinä havaituista puutteista ja laiminlyönneistä valvontaviranomaiselle. Tämän tulee ilmoituksen saatuaan ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin. Tällainen ilmoitus on sen luonteen vuoksi voitava tehdä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa tai muussa laissa tarkoitettujen tietojen luovutusta koskevan salassapitovelvollisuuden estämättä silloinkin, kun se sisältää liike- tai ammattisalaisuudeksi katsottavaa tietoa.

83 §. *Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin menettelystä tapauksissa, joissa valvontaviranomainen havaitsee tai saa tiedon sellaisen 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän, jonka ei tarvitse olla hyväksyttyä tyyppiä, maahantuonnista, valmistuksesta Suomessa myytäväksi, kaupan pitämisestä, myynnistä tai muusta luovuttamisesta. Menettelyinä sovellettaisiin 42 §:n 1 momentissa säädettäviä menettelyjä eli vaatimusta sellaisten muutosten tekemiseksi, että vaatimukset täyttyvät, valmistajan, maahantuojan tai myyjän velvoittamista julkisesti ilmoittamaan osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän vaatimustenvastaisuudesta, valvontaviranomaisen oikeutta itse antaa tällainen ilmoitus valmistajan, maahantuojan tai myyjän kustannuksella ja oikeutta velvoittaa valmistaja, maahantuoja tai myyjä korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta

aiheutuvat kulut, jos valvontaviranomainen käyttää jotakin edellä tarkoitettua oikeutta. Lisäksi sovellettaisiin 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuja uhkasakkoa ja teettämishukkaa koskevia säännöksiä.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin suojakeino siltä varalta, että valmistaja, maahantuojat tai myyjä ei toteuta 42 §:n 1 ja 2 momentissa lueteltuja velvoitteita. Jollei mikään edellä mainituista toimista johda tulokseen, jäljellä oleva mahdollisuus olisi vaatimustenvastaisten osien, erillisten teknisten yksiköiden ja polkupyörien kohdalla se, että valvontaviranomainen määräisi valmistajan, maahantuojan ja myyjän hallussa olevan osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän hävitettäväksi tai määräisi, miten sen suhteen muutoin on meneteltävä.

84 §. *Ajokieltoon määrääminen.* Pykälään otettaisiin tieliikennelain 96 §:n 1 ja 2 momenttia vastaavat säännökset ajoneuvon käytön estämisestä.

Pykälän 1 momentissa korostettaisiin teknisen tienvarsitarkastuksen roolia mainitsemalla se erikseen toimenpiteenä, jonka kuluessa ajoneuvon epäkuntoisuus tai ajoneuvon käyttökiellon aiheuttava katsastamattomuus, rekisteriin merkitsemättömyys taikka säädetyn veron laiminlyönti tulee ilmi. Tämä ei estä vastaavien puutteellisuuksien toteamista ja käytön estämistä tavanomaisen liikenteenvalvonnan yhteydessä.

Nykyiseen tieliikennelain säännökseen verrattuna momenttiin lisättäisiin valtuus ajoneuvon käytön estämiseen ja ajokiellon määräämiseen poliisimiehen lisäksi tullimiehelle ja rajavartiomiehelle. Yhteisön sisämarkkinaperiaatteen mukaisesti Suomesta ja muista ETA-maista tuleville ajoneuvoille tässä tarkoitettua valvontaa suoritettaisiin pääasiassa maan rajojen sisällä poliisin toimesta. Kun Suomessa on lisäksi 1300 kilometrin pituinen raja Venäjän kanssa, joka samalla on Euroopan unionin ulkoraja, olisi tarkastusvaltuus ja valtuus estää ajoneuvon käyttö annettava myös tullin ja rajavartiomiehelle. Käytön estämisen pakkokeinot olisivat nykyisen tieliikennelain mukaiset eli rekisterikilpien ja rekisteriotteen pois ottaminen. Tarvittaessa viranomainen

voisi käyttää muitakin keinoja.

Vuonna 1981 säädetyn tieliikennelain jälkeen ympäristökysymysten merkitys on kasvanut, minkä seurauksena ajoneuvoille on asetettu jatkuvasti tiukkenevia pakokaasu-, savutus-, melu- ja muita ympäristörajoituksia. Tämän seurauksena ajoneuvon merkittävät pakokaasupäästöt, savutus tai melu ovat myös 1 momentissa tarkoitettuja puutteellisuuksia, joiden johdosta ajoneuvon käyttö on syytä estää. Valvontaa suorittavat virkamiehet valtuutettaisiin päättämään, ettei ajoneuvon käyttöä ole syytä estää, jos puutteellisuus ei aiheuta välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä merkittävää haittaa ympäristölle. Valvontaa suorittavan viranomaisen valtuus oikeuttaisi myös sallimaan ajoneuvon siirtämisen sopivampaan paikkaan esimerkiksi laiminlyödyn veron tai maksun suorittamiseksi välittömästi.

Viranomaisoikeuksia laajennettaisiin 2 momentissa myös koskemaan tapauksia, joissa ajoneuvon rakennetta on muutettu 7 §:n 2 momentissa tarkoitettujen säännösten vastaisesti.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella tarkemmin, millä ehdoin vaatimustenvastaisen, epäkuntoisen tai säännöstenvastaisesti muutetun ajoneuvon saa kuljettaa säilytettäväksi, korjattavaksi ja katsastettavaksi. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin myös rekisterikilpien ja rekisteröinnistä annetun todistuksen käsittelystä ja palauttamisesta.

85 §. *Valvontakatsastukseen määrääminen.* Tieliikennelain 96 §:n 2 momentin mukaisesti 1 momenttiin otettaisiin säännökset siitä, milloin ajoneuvo määrättäisiin perusteellisempaa tarkastusta varten katsastettavaksi kiinteässä katsastustoimipaikassa. Tällaista perusteellisempaa tarkastusta kutsuttaisiin valvontakatsastukseksi.

Tiellä suoritettavassa tarkastuksessa ei yleensä ole käytettävissä samantasoisia mittalaitteita kuin kiinteillä katsastuspaikoilla. Tarkastuksessa saattaa syntyä epäily siitä, ettei ajoneuvo ei ole liikenneturvallisessa kunnossa, muttei tästä voida tienvarsitarkastuksessa saada

varmuutta. Tällainen tilanne voi syntyä ennen kaikkea tutkittaessa raskaan ajoneuvoyhdistelmän jarruja tai pakokaasupäästöjä. Tieliikennelain 96 §:n 2 momentin ja tienvarsitarkastusdirektiivin mukaisesti ehdotetaan tarkastusviranomaisille annettavaksi valtuus määrätä ajoneuvo tällaisissa tapauksissa valvontakatsastukseen.

Jos valvontakatsastukseen määrääminen johtuisi siitä, että ajoneuvon kunnossa havaitut puutteet saattavat aiheuttaa turvallisuusriskin, Ajoneuvohallintokeskus korvaisi katsastustoimipaikalle tällaisen valvontakatsastuksen kustannukset kohtuullisessa määrin. Todellisia kustannuksia suurempia kustannuksia virasto ei olisi velvollinen maksamaan. Katsastukseen määrättäessä olisi epäselvää onko ajoneuvo säännösten mukaisessa kunnossa. Tämän johdosta on perusteltua, ettei ajoneuvon käyttäjä joudu itse maksamaan katsastusta. Muissa tapauksissa valvontakatsastukseen määrätty joutuisi itse maksamaan katsastusmaksun. Ajoneuvohallintokeskus ei korvaisi valvontakatsastusta, jota ei suoritettaisi pykälässä mainitun viranomaisen määräämässä ajassa tai jos valvontakatsastusvelvollisuus perustuisi 75 §:ään.

Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies harkitsisi, mikä olisi sopiva määräaika valvontakatsastukselle ja antaisi myös sitä koskevaan määräyksen. Ajoneuvo olisi määrääjasta alkaen käyttökiellossa valvontakatsastuksessa hyväksymiseen saakka.

Selvyyden vuoksi otettaisiin momentin loppuun säännös siitä, että valtuus määrätä valvontakatsastukseen koskee myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa. Sanottu tienvarsitarkastusdirektiivi edellyttää tarkastuksilta ja myös katsastusmääräyksiltä tasapuolisuutta rekisteröintivaltioista riippumatta.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella valvontakatsastukseen liittyvistä seikoista, muun muassa siitä, millä ehdoin käyttökiellossa olevan ajoneuvon saa

kuljettaa valvontakatsastukseen, ja toimenpiteistä, jos ajoneuvoa ei voida valvontakatsastuksessa yksilöidä.

86 §. *Ajoneuvon korjausvelvoite.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännökset takaisinkutsu- eli recallkampanjoista. Säännökset olisivat uusia. Kyse on yleensä ajoneuvonvalmistajan toimeenpanemista, kaikki markkina-alueet kattavista menettelyistä. Niissä pyritään saamaan valmistajan edustajan korjattaviksi ajoneuvot, joissa havaitaan valmistuksen jälkeen jokin vika. Tällainen vika saattaa koskea osaa tai järjestelmää, jolle on säännöksissä asetettu vaatimuksia, tai se saattaa koskea osaa tai ominaisuutta, josta ei ole erikseen säädetty mitään. Vika saattaa olla ympäristön, turvallisuuden ja käytön kannalta merkityksetön ”kauneusvirhe”, esimerkiksi virheellisyys maalipinnan ominaisuuksissa, koristelistan liimauksen irtoaminen tai osan värähtelystä aiheutuva ylimääräinen särinä ohjaamotiloissa. Kyse saattaa toisaalta olla turvallisuuden tai ympäristön kannalta merkittävästä puutteesta, esimerkiksi pyöräntuentajärjestelmän pallonivelen nopeasta kulumisesta tietyissä ajo-oloissa tai pakokaasunpuhdistusjärjestelmän toiminnan vajavaisuudesta pakkasessa. Viat saatetaan korjata asiakkaalle niistä kertomatta ensimmäisten huoltojen yhteydessä, mutta yleensä valmistajat ja maahantuojat lähettävät ajoneuvorekisteristä saamansa jakelun perusteella ajoneuvojen haltijoille kutsun tuoda ajoneuvonsa korjaamolle, jossa vika korjataan yleensä veloituksetta. Takaisinkutsukampanjat koskevat yleensä verrattain uusia ajoneuvoja.

Vian vakavuudesta riippumatta takaisinkutsu saavuttaa vain osan ajoneuvojen haltijoista eikä johda korjaamokäyntiin kaikissa näistäkään tapauksista. Silloin kun kyse on turvallisuuden tai ympäristön kannalta merkittävästä viasta, olisi pyrittävä parempaan, ja jos mahdollista, täydelliseen kattavuuteen.

Näistä syistä ehdotetaan 1 momentissa säädettäväksi, että jos liikenteessä käytettäväksi hyväksytyssä ajoneuvomallissa tai osassa tällaista mallia olevista ajoneuvoista todetaan

määräaikaikatsastuksessa hylkäykseen johtava virhe tai poikkeama, joka aiheuttaa merkittävää vaaraa liikenneturvallisudelle tai huomattavaa haittaa ympäristölle, ajoneuvomallin valmistajan, valmistajan edustajan ja maahantuojan tulee ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle kaikki voimassa olevat takaisinkutsukampanjat heti, kun ajoneuvon valmistaja on aloittanut kampanjan. Lisäksi olisi ilmoitettava ajoneuvon tehtävät tunnusmerkinnät, joilla osoitetaan, että ajoneuvo on korjattu. Kun on mahdollista, että tulevaisuudessa muut kuin valmistajan edustajat tuovat merkittävän osuuden ajoneuvoista, on syytä asettaa sekä valmistajan edustajalle että muulle maahantuojalle samat velvollisuudet. Tarkoituksena on, että ensisijaisesti ajoneuvon valmistaja, valmistajan edustaja ja maahantuoja huolehtivat käytettävissään olevin keinoin siitä, että virhe tai poikkeama korjataan kaikkien Suomessa käytössä olevien sanottujen ajoneuvojen osalta. Ajoneuvon valmistajan, valmistajan edustajan ja maahantuojan tulisi ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle, kun takaisinkutsukampanja on sille asetetun määräajan puitteissa suoritettu ja kaikki ajoneuvot korjattu.

Takaisinkutsukampanjoita koskeva sääntely ehdotetaan ensi vaiheessa rajoitettavaksi koskemaan vain M₁- ja L-luokan ajoneuvoja. Ne ovat yleensä sarjavalmistaisia ja myydään kuluttajille. Muut ajoneuvot valmistetaan useimmiten yksilöllisesti ja yritystoiminnan tarpeisiin eikä vastaavaa tarvetta korjausten sääntelyyn ole.

Jos kuitenkin kaikkia takaisinkutsukampanjan kohteena olevia ajoneuvoja ei ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan toimin saada korjautettua, Ajoneuvohallintokeskus toimittaisi korjaamattomien ajoneuvojen omistajille kehotuksen viedä ajoneuvonsa korjattavaksi. Tässä tarkoituksessa Ajoneuvohallintokeskukselle olisi toimitettava niiden ajoneuvojen tunnistetiedot, joita ei ole saatu korjattua. Myös katsastustoimipaikka voisi antaa korjauskehotuksen ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määräaikaikatsastuksen yhteydessä. Äärimmäisenä toimenpiteenä 2

momentissa säädettäisiin, että Ajoneuvohallintokeskus voisi poistamalla rekisteristä, määräämällä ajokieltoon tai muilla keinoin estää sellaisen ajoneuvon käytön, jota ei kehotuksesta huolimatta viedä korjattavaksi. Näin voimakas toimi voisi luonnollisesti koskea vain vakavaa vikaa tai puutteellisuutta.

Pykälän 3 *momenttiin* otettaisiin viittaus kuluttajansuojalakiin (38/1978), jossa säädetään viallisten tuotteiden korjauksen korvausvelvollisuudesta.

11 luku. Järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennus ja korjaus

Lakiin otettaisiin liikennetarvikelain 4 §:n säännöksiä vastaavat säännökset asennus- ja korjausluvasta.

87 §. *Asennus- ja korjauslupa*. Pykälän 1 *momenttiin* ehdotetaan otettavaksi liikennetarvikeasetuksen mukainen luettelo niistä järjestelmistä, osista ja erillisistä teknisistä yksiköistä, joiden asennus ja korjaus edellyttää erityistä teknistä asiantuntemusta taikka erityisiä tiloja, laitteita, työkaluja tai mittavälineitä. Tällaisia olisivat liikennetarvikeasetuksen mukaisesti taksamittari, ajopiirturi, raskaan ajoneuvokaluston paineilma- ja sähköjarrujärjestelmät sekä nopeudenrajoitin. Luetteloon lisättäisiin raskaan ajoneuvokaluston sähköjarrujärjestelmät. Luettelossa mainitut lupavaatimukset ajopiirturin ja nopeudenrajoittimen asentamiseen ja korjaamiseen pohjautuvat näitä laitteita koskeviin ETY-asetukseen ja direktiiviin, joissa edellytetään jäsenvaltion luovan asennus- ja korjaustöitä koskevan hyväksyntä- ja valvontajärjestelmän. Taksamittaria koskeva lupa perustuu kuluttajansuojelun tarpeeseen. Raskaiden ajoneuvojen jarrujärjestelmien korjauslupavaatimus perustuu järjestelmien monimutkaisuuteen ja toisaalta suureen merkitykseen turvallisuuden kannalta. Luetteloa täydennettäisiin, jos direktiiveillä edellytetään viranomaisen luvan hankkimista järjestelmän tai erillisen teknisen yksikön asentamiseen, säätöön tai korjaamiseen. Autokorjaamo tai muu tarkastuspaikka saa

katsastusasetuksen mukaan suorittaa raskaan ajoneuvokaluston jarrujärjestelmien ja nopeudenrajoittimen tarkastuksen. Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaus siihen, että luvanhaltijan suorittamista tarkastustehtävistä säädetään erikseen. Tehtävistä säädettäisiin tämän lain nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta.

Lupamenettelystä voitaisiin liikennetarvikeasetuksen mukaisesti poiketa suoritettaessa sellaisia 1 momentissa tarkoitettujen osien, järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden vähäisiä asennus- ja korjaustöitä, joilla ei ole vaikutusta osien, järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden toiminnan tarkkuuteen ja turvallisuuteen. Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella tarkemmin ilman lupaa suoritettavista asennus- ja korjaustöistä.

Voimassa olevat asennus- ja korjausluvut jäisivät voimaan. Tästä säädettäisiin siirtymäsäännöksissä.

88 §. *Asennuksen ja korjauksen valvontaviranomainen.* Pykälässä nimettäisiin Ajoneuvohallintokeskus 87 §:n 1 momentissa tarkoitettujen järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden asennuksen ja korjauksen valvontaviranomaiseksi. Muulla viranomaisella ei ole tehtävään tarvittavaa asiantuntemusta.

89 §. *Asennus- ja korjauslupan myöntämisen edellytykset.* Pykälän 1 momenttiin otettaisiin liikennetarvikepäätöksen 2 §:ää vastaava luettelo niistä yleisistä vaatimuksista, jotka asennus- ja korjauslupan hakijan tulee täyttää. Tällaisia olisivat vaadittavat ilmoitukset yritys- ja yhteisötietojärjestelmään, asianmukaiset asennus- ja korjaustoiminnassa tarvittavat työtilat, riittävän ammattitaitoinen henkilöstö ja toiminnan harjoittamiseen vaadittava laitteisto.

Pykälän 2 momentiksi otettaisiin liikennetarvikepäätöksen 13 §:n mukainen kielto myöntää taksamittarin asennus- ja korjauslupa hakijalle, jonka toiminnasta omistussuhteen kautta tai muutoin vastaa taksiautoilija tai taksiautoilijoiden järjestö. Kiellon syynä on eturistiriita, joka syntyy, jos

autoilija tai suoraan tai välillisesti hänen määräysvallassaan oleva saa oikeuden asentaa ja säätää asiakkaan maksettavaksi tulevan maksun määräävän laitteen. Kun kuitenkin Helsingin Taksiautoilijat ry:n omistama Helsingin Taksi-Data Oy-niminen yhtiö on vuodesta 1989 alkaen hoitanut Helsingin taksiautoilijoiden mittarien säädösten aiheuttamatta kuluttajan kannalta ongelmia, jatkettaisiin nykyisen liikennetarvikepäätöksen 21 §:n mukaista poikkeusta tästä perussäännöstä ottamalla lain siirtymäsäännökseen vastaava kohta.

Asennus- ja korjausliikkeille asetettavista vaatimuksista säädettäisiin yksityiskohtaisesti kunkin 87 §:ssä tarkoitetun liikennetarvikkeen osalta valtioneuvoston asetuksella. Tätä koskeva valtuus otettaisiin 3 momenttiin.

Samalla valtuutettaisiin jakamaan valtioneuvoston asetuksella korjaustyöt vaativuutensa perusteella luokkiin, kuten nyt on jaettu jarrukorjaukset sekä ajopiirturin asennus ja korjaus (A- ja B-luvat). Toiminnasta tehtävistä ilmoituksista, asennus- ja korjausohjeista sekä asennus- ja korjaustöiden kirjaamisesta säädettäisiin myös valtioneuvoston asetuksella liikennetarvikepäätöksen tavoin.

Pykälän 4 momentissa annettaisiin valvontaviranomaiselle oikeus peruuttaa myönnetty lupa määräajaksi tai kokonaan, jos luvan haltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä taikka asennus- tai korjaustyötä ei ole suoritettu asianmukaisesti. Ennen luvan peruuttamista valvontaviranomainen voisi antaa toiminnanharjoittajalle huomautuksen tai varoituksen. Hallintomenettelylain mukaisesti valvontaviranomaisen olisi kuultava ainakin luvan haltijaa ennen luvan peruuttamista.

90 §. *Korjauslupaa koskeva poikkeusvaltuus.* Ajoneuvohallintokeskuksella on liikennetarvikepäätöksen mukaan valtuus määräaikaisten poikkeusten myöntämiseen lupaehtoista, jos asennus- ja korjaustyö voidaan puutteista huolimatta suorittaa asianmukaisesti. Kyse on lähinnä tapauksista, joissa uusi yrittäjä aloittaa toiminnan käyttäen määräajan esimerkiksi toisen yrittäjän jarrudynamometria, kunnes oma laitteisto on asennettu. Sanottu

poikkeusvaltuus ehdotetaan otettavaksi lakiin.

91 §. *Asennus- ja korjaustöiden rajoitukset.* Edellä 89 §:n 2 momentin kohdalla tarkoitettuna eturistiriidan välttämiseksi *1 momenttiin* otettaisiin kielto ajoneuvon omistajalle ja haltijalle suorittaa omistamiensa tai hallitsemiensa ajoneuvojen taksamittarien, ajopiirtureiden ja nopeudenrajoittimien asennus-, säätö- ja korjaustöitä. Kun tässä tarkoitettu intressiristiriita tulee lähinnä kysymykseen tieliikenteen harjoittajan tai ajoneuvoa kuljettavaksi käyttävän yrityksen kohdalla, otettaisiin pykälän *2 momenttiin* poikkeus siten, että sanottuja töitä saisi kuitenkin tehdä ajoneuvokauppaa harjoittava yritys tai ajoneuvojen maahantuoja myytävälle tai asiakkaan käyttöön varustettaville ajoneuvoille silloinkin, kun yritys tai maahantuoja on vielä ajoneuvon omistaja. Korjaustyön rajoitusta ei myöskään sovellettaisi linja- ja kuorma-autoliikenteen harjoittajien suorittamiin ajopiirturin asennuksiin eikä niihin liittyviin sinetöinteihin. Liikenteenharjoittajat eivät kuitenkaan saisi korjata itse ajopiirturia.

92 §. *Valvonta.* Jotta asennus- ja korjaustoiminnan valvonta olisi mahdollista, säädettäisiin *1 momentissa* liikennetarvikelain 5 §:n ja liikennetarvikeasetuksen 6 §:n mukaisesti valvontaviranomaiselle, poliisille ja valvontaviranomaisen tehtävään valtuuttamalle asiantuntijalle oikeus päästä 87 §:ssä tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennusta tai korjausta harjoittavan asennus- ja korjauspaikkaan. Valvontaviranomainen voisi käyttää asiantuntijana katsastustoimipaikkaa, kuten nykyisessä laissa säädetään, tai muuta asiantuntijaa, etenkin silloin, kun katsastustoimipaikan käyttämisestä voi syntyä eturistiriita. Tässä luvussa tarkoitettua toimintaa harjoitetaan yleensä yrityksessä tai muussa yhteisössä. Kun kuitenkin on mahdollista, että esimerkiksi pienimuotoista asennus- tai korjaustoimintaa harjoitetaan toiminnanharjoittajan asunnon yhteydessä, kiellettäisiin tarkastuksen suorittaminen kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, jollei

ole erityistä syytä epäillä 87 §:n 1 momentissa tarkoitettuja asennus- ja korjaustöitä suoritetun ilman lupaa tai 91 §:ssä olevaa korjaustöiden rajoitusta rikotun. Sanotun rajoituksen rikkomisen rangaistavuudesta säädettäisiin 96 §:ssä.

Koska valvontaviranomaisen valtuuttama asiantuntija ei ole viranomainen, on tarpeen säätää *2 momentissa* hyvän hallinnon periaatteiden noudattamisesta. Momenttiin otettaisiin säännös siitä, että asiantuntijaan sovelletaan, mitä hallintomenettelylaissa, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa, asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa ja kielilaissa säädetään. Koska asiantuntija ei tekisi päätöstä tuotannon vaatimustenvastaisuuden johdosta tarpeellisista toimista, ei ole tarpeen ottaa lakiin oikaisun vaatimista koskevaa säännöstä.

Niissä tapauksissa, joissa tarkastuksen suorittaa muu kuin valvontaviranomainen itse, asetettaisiin tarkastuksen suorittajalle *3 momentissa* velvoite ilmoittaa viipymättä suoritettua tarkastuksesta ja siinä havaituista puutteista ja laiminlyönneistä valvontaviranomaiselle. Tällainen ilmoitus tulee voida tehdä salassapitovelvollisuuden estämättä silloinkin, kun ilmoitus mahdollisesti sisältää liike- ja ammattisalaisuuden piiriin kuuluvia tietoja. Valvontaviranomaisen tulee ilmoituksen saatuaan ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin puutteiden tai laiminlyöntien poistamiseksi. Valvontaviranomainen voisi *4 momentin* mukaan tarvittaessa peruuttaa asennus- ja korjausluvan, jos *3 momentissa* tarkoitettut toimet eivät johda puutteiden tai laiminlyöntien poistumiseen.

12 luku.

Erinäiset säännökset

93 §. *Ajoneuvon valmistajan ja maahantuojan erityisohjeet.* Ajoneuvojen rakenne on nopeasti monimutkaistunut etenkin elektronisten järjestelmien yleistytessä. Järjestelmiä tarvitaan muun muassa pitkälle vietyjen pakokaasupäästöjä, törmäysturvallisuutta ja jarrutusta koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Nämä järjestelmät edellyttävät tarkkoja ohjeita ja koulutusta

asennus- ja huoltotöihin ja usein valmistajakohtaisia erityisohjeita myös määräaikaikatsastusta varten.

Pykälään otettaisiin ajoneuvon valmistajia, valmistajan edustajia ja maahantuojia velvoittava säännös. Niiden olisi toimitettava Ajoneuvohallintokeskukselle ajoneuvon valmistajan erityisohjeet katsastuksessa tai teknisessä tienvarsitarkastuksessa suoritettavia tarkastustoimenpiteitä varten. Tällaisia erityisohjeita annetaan lähinnä pakokaasupäästöjen mittausta ja jarrujen tarkastusta varten. Useilla ajoneuvotyypeillä on yleisesti hyväksyttävistä mittausarvoista poikkeavia arvoja, jotka kuitenkin täyttävät ajoneuvon tyyppihyväksyntätestin vaatimukset.

Nykyisinkin Ajoneuvohallintokeskus saa tässä tarkoitettuja erityisohjeita ajoneuvon valmistajilta ja maahantuojilta, mutta yleistä velvollisuutta ohjeiden toimittamiseen ei ole. Virasto on saattanut saamansa erityisohjeet katsastustoimipaikkojen tietoon. Tarkoituksena on, että ohjeet toimitettaisiin jatkossakin Ajoneuvohallintokeskuksen kautta katsastustoimipaikkojen tietoon. On ajoneuvon valmistajan ja maahantuojan sekä katsastukseen ajoneuvonsa tuovan henkilön edun mukaista, että pykälässä tarkoitettut tiedot ovat katsastustoimipaikkojen käytettävissä.

94 §. *Tietojen ilmoittaminen rekisteriin.* Pykälään otettaisiin valtuus, jonka mukaan määräaikaikatsastusta ja valvontakatsastusta sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen toimittamisesta tieliikenteen tietojärjestelmään ja merkitsemisestä ajoneuvon rekisteröinnistä annettuun todistukseen säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

Nykyisin rekisteriotteeseen merkitään tiedot katsastuksessa hyväksymisestä ja hylkäämisestä, katsastuksen hyväksyneestä katsastustoimipaikasta ja hyväksyntäpäivämäärästä. Tiedot on ilmoitettava myös ajoneuvorekisteriin. Rekisteriotteeseen merkitään myös ajokielto ja sen päättymisen. Ehdotetun lain vuoksi rekisteriotteeseen merkittäviä tietoja ei ole tarkoitus lisätä. Kun ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annettua neuvoston direktiiviä 1999/37/EU pannaan täytäntöön,

arvioidaan uudestaan, onko tarvetta lisätä otteeseen merkittäviä tietoja. Direktiivi on pantava täytäntöön 1 päivään kesäkuuta 2004 mennessä.

Rekisteriin tallettavista tiedoista säädetään tieliikenteen tietojärjestelmää koskevassa laissa ja sen nojalla.

95 §. *Ajoneuvohallintokeskuksen muutosoikeus.* Rekisteröintiasetuksen 13 §:ssä annetaan Ajoneuvohallintokeskukselle valtuus merkitä puuttuvat tiedot rekisteriin tai korjata virheelliset tiedot. Kun valtuus koskee sekä viranomaisen hallussa olevaa tietoa että yksityisen oikeutta, ehdotetaan säännös otettavaksi lakiin. Säännöstä täydennettäisiin kuitenkin Ajoneuvohallintokeskukselle asetettavalla velvollisuudella antaa ennen muutoksen tekemistä ajoneuvon omistajan ja haltijan lausua käsityksensä muutoksen aiheellisuudesta, jos muutos vaikuttaa omistajan tai haltijan oikeuksiin.

Ajoneuvojen maahantuojilla on merkittävä rooli ajoneuvojen rekisteröinnissä. Ne hoitavat sekä omaksi edukseen että viranomaisen tehtäviä helpottaen rekisteröintiin liittyviä tehtäviä. Usein tässä tarkoitettut virheet johtuvat ajoneuvon maahantuojan toimenpiteestä. Tällöin on kohtuullista, että Ajoneuvohallintokeskukselle annetaan oikeus periä maahantuojalta virheen korjaamisesta aiheutuneet kustannukset. Vastaava korvauksen perimisoikeus tulee ulottaa muihinkin ilmoitusvelvollisiin. Lopuksi säädettäisiin, että muutoksen tehtyään Ajoneuvohallintokeskuksen on ilmoitettava siitä ajoneuvon omistajalle ja haltijalle.

96 §. *Rangaistukset.* Pykälään koottaisiin säännökset rangaistuksista. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin rikoslain 23 luvun 1 §:ään, jossa säädetään rangaistuksesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Vaarantamista voisi olla esimerkiksi vakavasti epäkuntoisella ajoneuvolla ajaminen.

Pykälän 2 momenttiin koottaisiin perustuslakivaliokunnan kannan mukaisesti yksilöity luettelo ajoneuvorikkomuksista, joista tuomittaisiin sakkoon, jollei teko ole vähäinen tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Ajoneuvorikkomuksia olisivat ajoneuvon turvallisuutta, vaatimustenmukaisuutta ja hallittavuutta koskevan vaatimuksen rikkominen, ajoneuvon korjausvelvoitteen laiminlyönti, ajoneuvon käyttökiellon, ajokiellon, vaatimustenvastaisen liikennetarvikkeen valmistus-, maahantuonti- ja myyntikiellon tai ajoneuvon rakenteen muuttamiskiellon rikkominen. Ajoneuvorikkomukseksi katsottaisiin myös velvollisuuden pitää ajoneuvo liikennekelpoisena laiminlyönti, valtioneuvoston asetuksella säädetävän velvollisuuden pitää mukana todistus liikenteestä poissaolosta tai ulkomailla sekä velvollisuuden pitää mukana katsastuksesta annettu todistus tai katsastusvelvollisuuden laiminlyönti. Ajoneuvorikkomuksia olisivat lisäksi valtioneuvoston asetuksella säädettyjen rekisteritietojen ilmoitusvelvollisuuden ja rekisteröinnistä annetun todistuksen mukana pitämistä koskevan velvollisuuden laiminlyönti samoin kuin rekisteritunnusta ja -kilpiä sekä kansallisuustunnusta koskevien vaatimusten rikkominen. Ajoneuvorikkomuksia olisivat vielä tienvarsitarkastukseen alistumisesta kieltäytyminen sekä kieltäytyminen esittämästä tai toimittamasta säädettyjä asiakirjoja tai päästämästä tienvarsitarkastuksen suorittajia ajoneuvoon tai valvontaviranomaista tai sen edustajaa osien, erillisten teknisten yksiköiden ja polkupyörän maahantuontia, valmistusta tai kauppaan harjoittavan valmistus-, varasto- ja myyntipaikkaan tai ottamasta tutkimusta varten näytteitä sekä saamasta haltuunsa tarpeelliset osat, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän ominaisuuksia ja hyväksymistä koskevat asiakirjat ja tiedot. Lisäksi ajoneuvorikkomuksia olisivat Valtioneuvoston asetuksella säädetävän liikennetarvikeseleksen antamisen laiminlyönti, asennus- ja korjaustöiden suorittaminen ilman asianmukaista lupaa tai vastoin toiminnalle säädettyä rajoitusta ja kieltäytyminen päästämästä valvontaviranomaista ja sen edustajaa järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennus- ja korjauspaikkaan. Momentissa tarkoitettut rikkomukset ovat pääsääntöisesti sellaisia, jotka ovat nyt

rangaistavia tieliikennelain 103 §:n tai liikennetarvikelain 8 §:n nojalla. Luetellut säännökset on siirretty ehdotettuun lakiin sanotuista laeista tai niiden nojalla annetuista asetuksista taikka liikenneministeriön päätöksistä. Oikeuskäytäntöä siitä, milloin teko on luettava vähäiseksi tai siitä on muualla laissa säädetty ankarampi rangaistus, on kertynyt runsaasti. Tieliikennelain 104 §:ssä säädetään, että jos 103 §:ssä tarkoitettu rikkominen on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, voidaan siitä jättää syyte ajamatta ja rangaistus tuomitsematta.

Uusia rangaistavia tekoja, joista oikeuskäytäntöä ei ole syntynyt, olisivat 58 §:ssä katsastuksesta annetun todistuksen mukana pitämisen velvoitteen laiminlyönti, kieltäytyminen esittämästä teknisen tienvarsitarkastuksen yhteydessä 71 §:ssä tarkoitettuja asiakirjoja tai päästämästä tarkastuksen suorittajaa ajoneuvoon, 84 §:ssä tarkoitettua teknisessä tienvarsitarkastuksessa määrätyn ajoneuvokiellon rikkominen, 86 §:ssä tarkoitettua ajoneuvon korjausvelvoitteen laiminlyöntiä ja kieltäytyminen toimittamasta 93 §:ssä tarkoitettuja ajoneuvonvalmistajan erityisohjeita Ajoneuvohallintokeskukselle.

97 §. *Muutoksenhaku.* Pykälässä säädetäisiin oikaisusta katsastustoimipaikan ajoneuvon hyväksyntää tai katsastusta koskevaan päätökseen sekä sopimusrekisteröijän rekisteröintiä koskevaan päätökseen. Oikaisua haettaisiin *1 momentin* mukaan Ajoneuvohallintokeskukselta.

Varsinaisesta muutoksenhausta säädetäisiin *2 momentissa.* Ajoneuvohallintokeskuksen oikaisun johdosta antamaan päätökseen sekä tämän lain nojalla muutoin antamaan päätökseen haettaisiin muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaiissa (586/1996) säädetään. Samoin meneteltäisiin haettaessa muutosta poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen.

Ajoneuvon kuntoa liikenteessä valvovan viranomaisen päätökset, kuten ajokieltoa koskeva päätös, ovat pääsääntöisesti luonteeltaan sellaisia, ettei niiden täytäntöönpanoa voi muutoksenhausta huolimatta viivyttää. Liikenneturvallisuus- ja ympäristösyistä poliisin, tullilaitoksen,

rajavartiolaitoksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen päätöstä olisi myös noudatettava päätöksestä tehdystä valituksesta huolimatta. Myös katsastustoimipaikan katsastusasiassa tekemää päätöstä olisi noudatettava, vaikkei se olisi saanut lainvoimaa. Katsastusasetuksen 48 §:ssä ja rekisteröintiasetuksen 67 §:ssä säädetään, että asetuksen perusteella annettua päätöstä on noudatettava, vaikkei se ole tullut lainvoimaiseksi, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää. Muutoksenhakuviranomainen voisi päättää, ettei päätöstä tarvitse noudattaa, esimerkiksi jos ajoneuvon puutteellisuus ei aiheuta merkittävää vaaraa ja ajon keskeyttämisellä on asianomaiselle suuri taloudellinen merkitys. Näistä syistä 3 momentissa säädettäisiin, että 1 momentissa tarkoitettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuhakemuksesta huolimatta ja 2 momentissa tarkoitettu päätös muutoksenhausta huolimatta.

98 §. *Tarkeimmat säännökset ja ohjeet.* Asetuksenantovaltuudet on sisällytetty asianomaisiin pykäliin. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin kuitenkin varmuuden vuoksi valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta. Ajoneuvoala on nopeasti kehittyvä eikä laissa voida ennakolta varautua kaikkiin tarpeisiin säätää asioista tarkemmin.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella valtuutettaisiin 2 momentissa antamaan tarkempia säännöksiä sellaisista ajoneuvoista ja niiden osista sekä mittauksista, joista ei tässä laissa ole erikseen säännöksiä. Tällaisia olisivat erikoiskuljetusajoneuvot ja erikoiskuljetusten suorittaminen, nastarenkaan nastojen lukumäärä ja asennus sekä nastarenkaan pistovoiman mittaaminen. Ajoneuvohallintokeskus valtuutettaisiin 3 momentissa antamaan tarkempia ohjeita katsastukseen liittyvien ilmoitusten tekemisestä, katsastuksessa käytettävistä asiakirjoista, rekisteröinnistä annettuun todistukseen tehtävistä merkinnöistä ja katsastustehtävien suorittamisesta. Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeet koskisivat kaikkia katsastuslajeja.

99 §. *Poliisin toimintaa koskevat tarkemmat määräykset ja ohjeet.* Pykälän 1 momentissa valtuutettaisiin sisäasiainministeriö antaman poliisille tarkempia määräyksiä ja ohjeita tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan poliisille kuuluvien toimenpiteiden suorittamisesta. Säännös ei muuttaisi nykyistä käytäntöä.

Sisäasiainministeriö vahvistaisi 2 momentin mukaan tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä poliisille säädetyissä toimenpiteissä käytettävien lomakkeiden kaavan. Ehdotettu säännös vastaa tieliikennelain 108 a §:ssä olevaa säännöstä. Teknisissä tienvarsitarkastuksissa annettavan raporttilomakkeen kaavan vahvistaa kuitenkin Ajoneuvohallintokeskus.

13 luku. Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

100 §. *Voimaantulo.* Pykälän 1 momenttiin otettaisiin tavanomainen voimaantulosäännös. Tarkoituksena on, että laki tulisi voimaan vuoden 2003 alusta.

Polkupyörien valmistusta, maahantuontia ja kauppaa koskevia säännöksiä sovellettaisiin kuitenkin 2 momentin mukaan kahden vuoden siirtymäkauden jälkeen. Siirtymäkausi on tarpeen, jotta valvontaviranomaiset ehtivät varautua uuden tehtävän tarvitsemiin resursseihin ja toiminnanharjoittajat varustaa vaatimustenvastaiset, vielä säännöksen voimaan tullessa myymättä olevat polkupyörät tieliikennekäytön edellyttämällä varusteilla tai tieliikennekäytön kieltävällä selosteella.

Jotta museoajoneuvon 30 vuoden ikäraja koskeva uusi säännös ei vaikuttaisi nyt museoajoneuvoksi tulossa olevien ajoneuvojen kohteluun, säädettäisiin 3 momentissa viiden vuoden siirtymäkaudesta uuden ikärajan voimaantulolle. Siirtymäkauden aikana sovellettaisiin rakenne- ja varusteasetuksen mukaista ikärajaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin mukaisesti L-luokan ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntävaatimuksen myöhemmästä voimaantulosta.

Direktiiviä on sovellettava 17 päivästä kesäkuuta 2003. Siihen saakka sovellettaisiin alkuperäistä direktiiviä 1992/61/ETY, jonka nojalla myönnettyjen tyyppihyväksyntöjen voimassa olosta säädettäisiin siirtymäsäännöksissä.

Pykälän 5 momenttiin otettaisiin tavanomainen säännös oikeudesta ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin, muun muassa tiedotukseen, koulutukseen ja tarvittavien tilojen, laitteiden ja lomakkeiden hankintaan ennen lain voimaantuloa.

101 §. *Kumottavat säännökset.* Lailla kumottaisiin kokonaisuudessaan liikennetarvikelaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Sanotun lain nojalla myönnettyjen asennus- ja korjauslupien voimassa olosta säädettäisiin siirtymäsäännöksissä.

Lailla kumottaisiin myös liikennetarvikeasetus ja -päättös. Lain 87 §:ssä olevan valtuuden nojalla annettaisiin uusi valtioneuvoston asetus liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta.

Lailla kumottaisiin myös rakenne- ja varusteasetus, jonka tilalle annettaisiin 27 ja 29 §:n valtuuksin kolme liikenne- ja viestintäministeriön asetusta.

Sotilasajoneuvoasetusta ei ole mahdollista uudistaa lain voimaantuloon mennessä. Siksi jätettäisiin rakenne- ja varusteasetuksen 1 §:n 3 momentti voimaan. Sen mukaan rakenne- ja varusteasetusta sovelletaan sotilasajoneuvoasetuksen 2 §:ssä määriteltäviin sotilasajoneuvoihin panssariajoneuvoa lukuun ottamatta siten kuin sotilasajoneuvoasetuksessa säädetään.

Kun ei ole varmuutta siitä, että autoverolakiin ehditään ennen tämän lain voimaantuloa tehdä tarvittavat muutokset eräiden verovapaiden tai alennettuun veroon oikeutettujen ajoneuvoluokkien määrittelystä, jätettäisiin rakenne- ja varusteasetuksen mukaiset invataksin, eläinlääkintäauton, verovapaan matkailu- ja ruumisauton ja huoltoauton sekä takaikkunan huurteenpoistolaitteen määritelmät toistaiseksi voimaan. Samoin jätettäisiin voimaan auton alustalle rakennetun työkoneen määritelmä. Määritelmät kumottaisiin sillä autoverolain muutoksella,

johon tarvittavat määrittelyt otettaisiin.

Lailla kumottaisiin lisäksi katsastusasetus, jonka säännökset osin sisällytettäisiin lakiin. Lain nojalla on lisäksi tarkoitus antaa valtioneuvoston asetukset liikenteessä käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta.

Edellä 22 §:n kohdalla perustellusta syystä kumottaisiin myös matkailuautoista ja matkailukoreista annettu liikenneministeriön päätös.

Ajoneuvon rakenteen, varusteen tai osan kansainvälisestä hyväksymisestä 3 päivänä lokakuuta 1994 annettu liikenneministeriön päätös (874/1994) käy tarpeettomaksi ehdotetun lain EY- ja E-tyyppihyväksyntää koskevien säännösten tullessa voimaan. Sen vuoksi ehdotetaan myös tuo päätös kumottavaksi.

102 §. *Siirtymäsäännökset.* Siirtymäsäännöksiin koottaisiin sellaiset oikeudet, joiden perusteita tämän lain säännökset muuttavat. Tällaisia olisivat 1 momentissa tarkoitettu lupaviranomaisen ennen tämän lain voimaantuloa myöntämä vapautus luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M₁-luokan ajoneuvossa vaadittavasta taksamittarista, 3 momentissa tarkoitettut ennen tämän lain voimaantuloa myönnetty tutkimuslaitosten hyväksynnat ja 4 momentissa tarkoitettu ajoneuvon valmistajan ja maahantuojan, joka on tämän lain voimaantullessa voinut ennakoilmoittaa ajoneuvoja rekisteriin, oikeus edelleen ennakoilmoittaa ajoneuvoja, sekä 5 momentissa tarkoitettut liikennetarvikelain nojalla myönnetty asennus- ja korjausluvut. Nämä oikeudet jäisivät edelleen voimaan. Ennakoilmoitusoikeus jäisi kuitenkin voimaan vain yhden vuoden ajaksi, jona aikana ennakoilmoittajan olisi osoitettava täyttävänsä uudet vaatimukset.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin tarpeelliset säännökset alkuperäisen kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin mukaisen tyyppihyväksyntöjen ja vaatimustenmukaisuustodistusten voimassa olosta. Ne olisivat uuden kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin mukaisesti

voimassa 9 päivään marraskuuta 2003 tai, jos valmistaja sitä pyytää, 9 päivään marraskuuta 2004.

Pykälän 6 momenttiin otettaisiin jatkoaika oikeudelle taksamittarin asennukseen ja korjaukseen hakijalle, jonka toiminnasta omistussuhteen kautta tai muutoin vastaa taksiautoilija tai taksiautoilijoiden järjestö. Järjestöön kuuluvien taksiautoilijoiden omistamien tai hallitsemien autojen taksamittarien asennus- ja korjaustöitä saisi tällaisen luvan ehdoin ja rajoituksin jatkaa ennen 1 päivää syyskuuta 1992 luvan saanut yritys, jonka toiminnasta omistussuhteen kautta vastaa taksiautoilijoiden järjestö.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin lopuksi, että lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään 101 §:ssä mainittujen kumottavien säädösten nojalla.

1.2. Tieliikennelaki

Tieliikennelain 83, 83 a, 83 b ja 84 § kumottaisiin. Niitä vastaavat säännökset otettaisiin ajoneuvolain 4, 6, 8, 25—29 ja 51 §:ään.

2 a §. *Ajoneuvojen määritelmät.* Pykälä muutettaisiin vastaamaan ehdotetun ajoneuvolain 3 §:n 1—5 kohdan määritelmiä. Liikennetarvikkeen määritelmä poistettaisiin tästä laista tarpeettomana. Määritelmän muutokset on perusteltu ehdotetun ajoneuvolain 3 §:n kohdalla.

6 luku. Ajoneuvon käyttö

Luvun nimestä poistettaisiin viittaus liikennetarvikkeisiin. Lukuun sisältyvistä säännöksistä kaikki ne, joissa liikennetarvikkeisiin viitataan, on tarkoitus kumota.

85 §. *Vastuu ajoneuvon kunnosta.* Säännös siirrettäisiin ehdotetun ajoneuvolain 9 §:ään. Tieliikennelakiin otettaisiin viittaus siihen.

86 §. *Ajoneuvon käyttäminen.* Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin asetus valtioneuvoston asetukseksi ja korvattaisiin nimike ”moottoriajoneuvo” nimikkeellä ”moottorikäyttöinen ajoneuvo”.

87 §. *Ajoneuvon mitat, massat ja kuormaaminen.* Pykälän 3 momenttia

täydennettäisiin valtuudella Ajoneuvohallintokeskukselle myöntää poikkeus muualla kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon mitoista ja massoista annetuista säännöksistä. Lisäksi annettaisiin valtuus liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätää tällaisen poikkeuksen voimassaoloajasta ja tarvittaessa muista ehdoista, vastavuoroisuuden noudattamisesta poikkeusta myönnettäessä sekä muista poikkeuksen myöntämisen edellytyksistä. Sanotut, käytännössä lähinnä venäläisiä ajoneuvoyhdistelmiä koskevat valtuudet ovat nyt käyttöasetuksessa ja ne nostettaisiin lakiin.

88 §. *Turvavyön ja muun istuimen turvalaitteen käyttö.* Pykälän 1 momentin 3 kohdassa on säännös turvavyön käyttövelvollisuudesta pakettiautossa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enemmän kuin 25 kilometriä tunnissa, lukuun ottamatta takaistuimilla istuvia matkustajia. Nopeutta koskeva rajoite ja poikkeus turvavyön käyttöpakkoon takaistuimella poistettaisiin. Ehdotetun ajoneuvolain 10 §:n määritelmän mukaan auton rakenteellinen nopeus on aina yli 25 kilometriä tunnissa. Pakettiauton takaistuimen turvavyön käyttöä koskeva poikkeus on, ottaen huomioon turvavyön ensiarvoisen merkityksen liikenneturvallisuuden kannalta, täysin aiheeton. Käytännössä muutoksen merkitys olisi kuitenkin vähäinen, koska pakettiautoissa käytettävillä tilapäisistuimille ei turvavyötä tarvitse asentaa. Turvavyön käyttöpakon laajentaminen koskisi siten käytännössä autoveron alaisen kiintein istuimin varustetun pakettiauton takaistuimia. Kiintein istuimin varustetut pakettiautot ovat verotussyistä harvinaisia.

Momentin 4 ja 5 kohdat yhdistettäisiin siten, että turvavyön käyttövelvollisuus olisi korilla varustetussa kolmi- ja nelipyörässä sekä kevyessä nelipyörässä. Velvollisuuden sisältö ei muuttuisi, mutta nimikkeet vastaisivat ehdotetun ajoneuvolain määritelmiä.

89 §. *Suojakypärän käyttö.* Pykälän 1 momentissa vapautettaisiin suojakypärän käyttövelvollisuudesta edellisessä pykälässä tarkoitettujen korilla varustetun kolmi- ja nelipyörän sekä kevyen nelipyörän kuljettajat

ja matkustajat. Nyt umpinaisella korilla varustetun kolmi- ja nelipyörän kuljettaja ja matkustaja on vapautettu suojakypärän käytöstä käyttöasetuksessa, mutta vapautus siirrettäisiin selvyuden vuoksi lakiin samalla kun ajoneuvonimikkeistä muutettaisiin ehdotetun ajoneuvolain mukaiseksi.

92 §. *Ajoneuvon käyttöä koskevien säännösten soveltaminen.* Pykälästä poistettaisiin 3 momentti, joka koskee luvun säännösten soveltamista sotilasajoneuvoihin ja laitteisiin. Vastaava säännös otettaisiin ehdotettuun ajoneuvolakiin.

96 §. *Ajoneuvon käytön estäminen.* Pykälän 1 momentissa viitattaisiin ehdotettuun ajoneuvolakiin, johon tämän pykälän 1 ja 2 momenttia vastaava säännös siirrettäisiin.

Pykälän 2 momentti vastaisi nykyistä 3 momentin säännöstä.

105 §. *Pysäköintivirhe ja tarpeeton joutokäynti.* Pykälän joutokäyntiä koskevassa virkkeessä korvattaisiin nimike ”moottoriajoneuvo” nimikkeellä ”moottorikäyttöinen ajoneuvo”.

107 §. *Kansainvälinen liikenne.* Pykälästä poistettaisiin viittaukset muualla kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon käyttämisestä koskevaan asetukseen. Vastaavat säännökset siirrettäisiin ajoneuvolakiin. Samalla poistettaisiin viittaus joutokäynnistä annettuihin määräyksiin.

108 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälästä poistettaisiin ne säännökset ja valtuudet, jotka siirrettäisiin ehdotettuun ajoneuvolakiin. Tieliikennelakiin jäisivät valtuudet säätää valtioneuvoston asetuksella talvi- ja nastarenkaiden käytöstä sekä oikeudesta käyttää maastoajoneuvoa tiellä. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi sallia puolustusministeriön esityksestä tiellä suoritettavien puolustusvoimien harjoitusten osalta poikkeuksia tämän lain säännöksistä.

Pykälän 3 momenttiin sisällytettäisiin valtuus säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarvittaessa kuljettajaopetuksen antamisesta ja kuljettajantutkinnosta, ajoneuvon kuljettajan terveydentilalle asetettavista tarkemmista vaatimuksista, koululaisten ja päivähoitossa olevien lasten kuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, jos näihin kuljetuksiin saadaan valtion tai kunnan tukea,

sekä ajoneuvon kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä.

Pykälän 4 ja 5 momentin valtuudet säätää eläinten kuljettamisesta moottorikäyttöisessä ja hinattavassa ajoneuvossa maa- ja metsätalousministeriön asetuksella ja sotilaskuljetuksista kuorma- ja pakettiautolla ja sotilasajoneuvoasetuksen soveltamisesta puolustusministeriön asetuksella vastaavat nykyisiä valtuuksia.

Voimaantulosäännös. Tavanomaisen voimaantulosäännöksen lisäksi säädettäisiin, että tieliikennelain nojalla annetut muut kuin ajoneuvolain 101 §:llä kumottavat säännökset jäävät edelleen voimaan, kunnes niistä toisin säädetään.

1.3. Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä

5 §. *Liikennelupa.* Pykälän 1, 3 ja 4 momentissa otettaisiin väistyvän nimikkeen ”moottoriajoneuvo” sijasta käyttöön nimike ”auto”. Muutos ei käytännössä vaikuttaisi liikennelupavelvollisuuden kattavuuteen, koska nykyinen nimike kattaa auton lisäksi moottoripyörät ja mopot, joilla tuskin tultaisiin harjoittamaan luvanvaraista henkilöliikennettä. Pykälästä poistettaisiin lisäksi viittaus lain nojalla annettuihin määräyksiin.

6 §. *Ilman liikennelupaa sallittu liikenne.* Pykälän 4 kohdassa vaihdettaisiin nimike 5 §:n kohdalla perustellulla tavalla, rajoittaen lisäksi ilman liikennelupaa sallittu kunnan tai kuntayhtymän tai sen palveluksessa olevan henkilön hallinnassa olevalla ajoneuvolla suoritettava henkilökuljetus suoritettavaksi henkilöautolla ja konsernin henkilökuljetus suoritettavaksi henkilökuljetukseen tarkoitetuilla eli henkilö- ja linja-autoilla.

1.4. Laki luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä

2 §. *Määritelmät.* Pykälään tehtäisiin säädettäväksi ehdotetun ajoneuvolain nimikkeistöä vastaava muutos: nimikkeen ”moottoriajoneuvo” tilalle otettaisiin nimike ”auto”. Muutoksella ei olisi käytännön vaikutusta, koska 4 §:n mukaan liikennelupaa ei tarvita suoritettaessa tavarankuljetusta

enintään 1700 kilon ajoneuvolla.

1.5. Laki ajoneuvojen katsastusluvista

2 §. *Toimiluvan alaiset tehtävät.* Pykälän 2 momentista poistettaisiin maininta tyyppikatsastuksesta. Säädettyinä ehdotetun ajoneuvolain mukaan tyyppikatsastuksen korvaisi kansallinen tyyppihyväksyntä.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että momentissa nykyisin oleva valtuus asetuksella säätämiseen katsastustehtävien vähäisistä osista kuuluisi valtioneuvostolle. Näitä tehtäviä suorittaville asetettavista ehdoista, toiminnan valvonnasta sekä tehtävien suorittamisesta annettavista todistuksista ja niiden kelpoisuudesta säädettäisiin myös valtioneuvoston asetuksella. Momenttia täydennettäisiin myös siten, että puolustusministeriön asetuksella säädettäisiin siitä, mitkä sotilasajoneuvot katsastetaan laissa tarkoitetuissa katsastustoimipaikoissa ja mitkä ajoneuvot puolustusvoimat katsastaa itse. Myös puolustusvoimien katsastustoiminnasta säädettäisiin puolustusministeriön asetuksella.

Katsastusasetuksen 1 §:n 3 momentissa säädetään, että puolustusministeriö määrää, mitkä sotilasajoneuvot esitetään katsastukseen asetuksessa tarkoitetuilla katsastustoimipaikoilla ja mitkä sotilasajoneuvot puolustusvoimat katsastaa itse. Koska katsastustehtävien suorittajasta säädetään tässä laissa, on perusteltua, että myös sotilasajoneuvojen katsastuspaikkaa koskevasta poikkeuksesta säädetään tässä laissa. Tarkoituksena ei ole laajentaa puolustusvoimien katsastustoimintaa.

Puolustusministeriö on vuonna 1983 antanut nyt jo kumotun asetuksen nojalla päätöksen puolustusvoimissa katsastusmiehen tehtäviä hoitavista autontarkastajista ja panssarintarkastajista. Päätös on tarkoitus ajanmukaistaa. Koska puolustusvoimien katsastustoiminnalla saattaa olla hallinnonalaan laajempia vaikutuksia, on perusteltua säätää katsastustoiminnasta puolustusvoimissa puolustusministeriön asetuksella.

3 §. *Toimiluvan myöntämisen edellytykset.*

Suomessa katsastustoimi on avattu kilpailulle. Pykälän 4 momentin mukaan toimiluvan hakijan tulee olla ETA-valtion kansalainen tai yhteisö, jonka kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella. Kun katsastusluvan haltija käyttää Suomessa julkista valtaa, on syytä edellyttää, että toimiluvan haltija asettautuu Suomeen. Tämä on tarpeen myös kilpailuoikeudelliselta kannalta, koska hakija voi olla sellaisesta ETA-valtiosta, jossa katsastusta ei ole avattu kilpailulle. Samalla momenttia tarkistettaisiin siten, että edellytettäisiin hakijan olevan oikeushenkilö. Laissa asetettuja velvoitteita ei käytännössä asianmukaisesti voi täyttää yksityinen henkilö.

7 §. *Toimiluvan laajuus.* Pykälän 2 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että toimilupa myönnettäisiin vuosikatsastusten asemesta määräaikais- ja valvontakatsastuksiin. Muutosehdotus johtuu ehdotetussa ajoneuvolaissa käytetyistä termeistä. Viittaus tyyppikatsastukseen ja EY-tyyppihyväksyntään poistettaisiin tarpeettomana.

14 §. *Hyvä hallintotapa.* Katsastusluvan mukaisessa katsastustoiminnassa ja koulutusoikeuden haltijan koulutus- ja koetoiminnassa olisi 1 momentin mukaan sovellettava momentissa mainittuja hyvän hallinnon säädöksiä.

Voimassa olevan pykälän mukaan katsastuksia suorittaviin henkilöihin sovelletaan vain hallintomenettelylain 10 ja 11 §:ssä olevia esteellisyyssäännöksiä.

Katsastustoiminnan on katsottu sisältävän julkisen vallan käyttöä ja siten se on katsottava perustuslain 124 §:ssä tarkoitetuksi julkiseksi hallintotehtäväksi. Myös koulutusoikeuden haltijan on katsottava hoitavan julkista hallintotehtävää. Perustuslain 124 §:ssä edellytetään, että jos julkisia hallintotehtäviä annetaan muulle kuin viranomaiselle, perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon periaatteita ei saa vaarantaa.

Koulutusoikeuden haltijan palveluksessa olevaan ei 2 momentin mukaan kuitenkaan sovellettaisi hallintomenettelylain 10 §:n 1 momentin 4 kohtaa. Katsastusluvan haltijat antavat laajassa määrin saamansa luvan

nojalla itse koulutusta omille työntekijöilleen. Näin ollen kouluttaja tai kokeiden vastaanottaja saattaa olla työ- tai toimeksiantosuhteessa katsastusluvan haltijaan eli siihen, jonka työntekijän koulutuksesta tai kokeesta selviytymisestä asiassa on kysymys. Jotta koulutustoiminta voisi jatkua nykyisenkaltaisena, ehdotettu säännös on perusteltua ottaa lakiin.

Katsastusluvan haltijan ja koulutuksen antajan tekemistä päätöksistä voi lain 26 §:n mukaan hakea oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta. Kielilain säännösten soveltamisesta säädetään 13 §:n 4 momentissa.

21 a §. *Valvonta teknisessä tienvarsitarkastuksessa.*

Ajneuvohallintokeskuksen on valvottava katsastusluvan haltijoita ja niiden toimintaa. Ehdotetun 1 momentin mukaan Ajoneuvohallintokeskus voisi suorittaa katsastustoiminnan valvontaa tilastollisten menetelmien sekä katsastustoimipaikkoihin tehtävien valvonta- ja tarkastuskäyntien lisäksi siten, että viraston virkamies osallistuisi asiantuntijana teknisiin tienvarsitarkastuksiin katsastustoimipaikan työntekijän asemesta.

Nykyisin lain 20 §:ssä säädetään valvonnassa käytettävistä keinoista. Ehdotetusta tekniseen tienvarsitarkastukseen osallistumisesta ei muodostuisi kovin merkittävä valvonnan keino, mutta se parantaisi kuitenkin Ajoneuvohallintokeskuksen mahdollisuuksia jälkeensä selvittää, onko ajoneuvo katsastettu asianmukaisesti.

Ajneuvohallintokeskuksen virkamiehellä tulisi 2 momentin mukaan olla viraston antama todistus oikeudesta osallistua tekniseen tienvarsitarkastukseen.

24 a §. *Katsastustoiminnan maksu.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä, jossa säädettäisiin katsastustoimipaikoilta perittävästä maksusta. Sitä kutsuttaisiin katsastustoiminnan maksuksi.

Ajneuvohallintokeskus peri 1 momentin mukaan katsastustoimipaikoilta kiinteän maksun jokaisesta suoritettusta ajoneuvon katsastuksesta. Perittävien maksujen tulisi yhteensä vastata niitä kokonaiskustannuksia (omakustannushinta), jotka Ajoneuvohallintokeskukselle aiheutuisivat

katsastustoiminnan kehittämisestä ja tukitoiminnoista, katsastustoiminnan valvonnasta, ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämisestä katsastusluvan haltijoiden katsastustehtäviä varten ja teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvistä tehtävistä. Lisäksi katsastustoiminnan maksulla katettaisiin ajoneuvolain 85 §:ssä Ajoneuvohallintokeskuksen korvattavaksi ehdotetun valvontakatsastuksen kustannukset. Hinnoittelun perusteena olevat kustannukset ja niihin perustuva maksu laskettaisiin samalla tavalla kuin julkisoikeudellisista suoritteista perittävien maksujen kustannukset ja itse maksut.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa säädettäisiin katsastustoiminnan maksun suuruudesta. Tarkoituksena on, että katsastustoiminnan maksu perittäisiin tietyn suuruisena jokaisesta edellisen kuukauden aikana suoritettusta katsastuksesta. Muutoin maksuun liittyvissä asioissa sovellettaisiin valtion maksuperustelakia (150/1992), mikä tarkoittaisi muun ohessa maksujen perimistä, määräämistä ja muutoksenhakua.

Valtion viranomaisten suoritetuotannon maksullisuus ja sovellettavat maksuperusteet määräytyvät valtion maksuperustelain perusteella. Ehdotetussa maksussa olisi kyse erityislainsäädäntöön perustuvasta maksusta, vaikka maksua koskevissa asioissa ehdotetun 2 momentin mukaan pitkälti sovellettaisiin valtion maksuperustelakia.

Katsastustoiminnan maksulla katettaisiin niitä kustannuksia, joita valtiolle, tässä tapauksessa Ajoneuvohallintokeskukselle, aiheutuu katsastustoiminnan harjoittamisesta teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvät tehtävät mukaan lukien. Tarkoituksena on, että katsastustoiminnan maksulla kerättävät varat käytettäisiin 1 momentin 1—5 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin.

Pykälän 1 momentin 1—3 kohdassa tarkoitetuista suoritteista Ajoneuvohallintokeskus peri jo nykyisin katsastustoiminnan harjoittajilta maksua kultakin edellisen kuukauden aikana suoritettulta katsastukselta 0,80 euroa. Kyseinen maksu käsittää maksun Ajoneuvohallintokeskuksen suorittamasta katsastustoiminnan kehittämisestä ja valvonnasta sekä ajoneuvorekisterin käyttäjästä. Maksulla katetaan valtaosa katsastuksen

valvonnan, ohjeistuksen ja katsastajien koulutuksen viranomaistoimintojen kuluista sekä lisäksi katsastustoiminnassa käytettävän ajoneuvoja koskevan rekisterin käyttö-, ylläpito- ja kehittämiskuluja. Maksun periminen perustuu maksuperustelakiin ja sen nojalla Ajoneuvohallintokeskuksen maksuista annettuun liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen (1260/2001). Ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain mukaan katsastustoiminta on luvanvaraista toimintaa. Laissa säädetään toimiluvan haltijalle muun ohessa luotettavuutta, asiantuntevuutta, vakavaraisuutta ja riippumattomuutta koskevia edellytyksiä. Laissa ja sen nojalla annetussa säännöksissä on vaatimuksia katsastustoimipaikan tiloista. Katsastustoiminnassa edellytettävistä laitteista ja laadunvarmistuksesta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa liikenneministeriön päätöksessä (202/1999). Ajoneuvohallintokeskus valvoo, että katsastustoimipaikat täyttävät niille säädetyt edellytykset ja että katsastustoimintaa harjoitetaan asianmukaisesti. Valvontaa suoritetaan muun ohessa tilastollisin menetelmin ja tekemällä toimipaikkoihin tarkastus- ja valvontakäyntejä, joiden suorittamisesta virastolle on useina vuosina asetettu tulostavoite.

Ajoneuvohallintokeskuksen katsastustoiminnan kehittämistoiminta muodostuu keskeisesti työskentelystä katsastustoiminnan koulutustoimikunnassa, jonka toiminta perustuu katsastustoiminnan koulutustoimikunnasta annettuun asetukseen (184/1999), sekä yleisten ja yksittäisten ohjeiden antamisesta katsastustoimipaikoille. Katsastustoimintaa koskevien ohjeiden antaminen on muodostunut laajaksi, koska ajoneuvoja koskevat säännökset muuttuvat tekniikan kehityksen myötä varsin usein. Kehittämismaksulla katetaan myös Ajoneuvohallintokeskukselle kuuluvien katsastuksen tukitoimintojen kustannukset, joita aiheutuu muun muassa katsastustoimipaikoille annettavasta puhelinneuvonnasta ja ajoneuvoja koskevaan rekisteriin talletettujen tietojen korjauksista. Ajoneuvohallintokeskus pitää tieliikenteen tietojärjestelmää, joka sisältää myös ajoneuvoja koskevan rekisterin. Rekisterin

tietosisällöstä ja tietojen käytöstä säädetään lailla. Katsastustoimiluvan myöntämisen yhteydessä Ajoneuvohallintokeskus myöntää katsastustoimipaikan katsastuksia suorittaville henkilöille käyttöoikeuden rekisteriin. Katsastustoimipaikoilla

ajoneuvojen katsastustiedot talletetaan rekisteriin. Katsastustoimipaikoilta perittävä käyttöaikamaksu kattaa ne välittömät kustannukset, joita Ajoneuvohallintokeskukselle aiheutuu rekisterin käytöstä katsastustoimenpiteiden suorittamiseen ja katsastustietojen tallettamiseen. Vuosittain suoritetaan noin kaksi miljoonaa vuosikatsastusta sekä satatuhatta muuta katsastusta. Muusta rekisterin käytöstä katsastustoimipaikat maksavat erikseen. Tietojärjestelmän kehittämiseen ja käyttäjätukeen liittyvät kustannukset katetaan kehittämismaksulla.

Katsastustoiminnan maksun periminen katsastustoimipaikoilta on perusteltua siltä osin kuin maksun perustana olisivat pykälän 1 momentin 1—3 kohdassa tarkoitetut kustannukset, koska katsastustoimipaikat saavat näistä tehtävistä Ajoneuvohallintokeskukselta suoritteita. Virasto ohjeistaa ja neuvoo katsastustoimipaikkoja sekä hoitaa lukuisia muita katsastustoiminnan kehittämistehtäviä, valvoo katsastustoimipaikkoja muun ohessa tekemällä katsastustoimipaikkoihin valvontaja tarkastuskäyntejä sekä antaa katsastustoimipaikkojen käyttöä tieliikenteen tietojärjestelmää.

Ehdotuksen mukaan katsastustoiminnan maksua määrättäessä otettaisiin huomioon myös kustannukset, jotka Ajoneuvohallintokeskukselle aiheutuisivat 4 kohdassa tarkoitettuihin teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvistä tehtävistä. Nämä kustannukset aiheutuisivat pääasiassa ajoneuvojen teknisten asiantuntijoiden järjestämisestä teknisiin tienvarsitarkastuksiin. Tehtävät perustuisivat pääosin ehdotetun ajoneuvolain 74 §:ään. Lisäksi tarkoituksena on, että Ajoneuvohallintokeskus valmistaisi teknisissä tienvarsitarkastuksissa käytettävän raporttilomakkeen, suoritaisi eräissä tapauksissa valvontakatsastuksesta perittävän maksun sekä toimisi teknisiä

tienvarsitarkastuksia koskevien tietojen kerääjänä ja välittäjänä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten ja komission välillä. Ajoneuvohallintokeskus toimisi ajoneuvojen katsastusluvista annettuun lakiin ehdotetun 21 a §:n mukaan itse myös asiantuntijana teknisissä tienvarsitarkastuksissa silloin, kun tarkastuksen tarkoituksena olisi varsinaisen tarkastustoiminnan lisäksi valvoa katsastustoimipaikkojen katsastustoiminnan laatua.

Katsastustoimipaikat tulisivat vyöryttämään niiltä perittävän maksun ajoneuvon katsastukseen tuoville asiakkaille, joten katsastustoiminnan maksu tosiasiaassa kohdistuisi niihin, jotka saavat teknisissä tienvarsitarkastuksissa suoritteen. Tämän lisäksi katsastuksen suorittajat saisivat teknisissä tienvarsitarkastuksissa osittain myös itse suoritteen, koska tekninen tienvarsitarkastus toimisi myös katsastustoimipaikkojen katsastustoiminnan valvonnan keinona.

Ehdotettu katsastustoiminnan maksu ei kaikilta osin voisi perustua valtion maksuperustelakiin, joten ehdotetun pykälän ottaminen lakiin on perusteltua.

29 §. *Siirtymäsäännökset.* Lain 3 §:n 3 momentissa kielletään toimiluvan myöntäminen virastolle, laitokselle ja oppilaitokselle, joka on valtion, kunnan tai kuntayhtymän ylläpitämä. Pykälän 4 momentissa vaadittaisiin, että luvan hakijan tulee olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö. Jotta yhteisöt, jotka harjoittavat katsastustoimintaa nykyisen siirtymäsäännöksen nojalla, voisivat edelleen jatkaa toimintaansa, ehdotetaan lakiin otettavaksi vastaavanlainen siirtymäsäännös.

1.6. Rikoslaki

2 a luku. Sakosta, muuntorangaistuksesta ja rikesakosta

9 §. *Rikesakkorikkomukset.* Tieliikennelain muuttamista koskevalla ehdotuksella kumottaisiin lain 83, 83 a, 83 b ja 84 § ja niitä vastaavat säännökset otettaisiin ehdotetun ajoneuvolain 4, 6, 8, 25—29 ja 51 §:ään. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 2

momenttiin otettavaksi maininta ehdotetusta ajoneuvolaista.

23 luku. Liikenne rikoksista

1 §. *Liikenneturvallisuuden vaarantaminen.* Säädettyäksi ehdotettuun ajoneuvolakiin ei otettaisi merkittävimmistä rikoksista omia rangaistusäännöksiä, vaan lain 96 §:ssä viitattaisiin rikoslain 23 luvun 1 §:ään. Tämän vuoksi ehdotetaan 1 momenttia muutettavaksi siten, että myös ehdotettu ajoneuvolaki mainittaisiin pykälässä.

Katsastusta koskevien säännösten rikkomista pidetään nykyisin tieliikennelaissa tarkoitettuna liikenne rikoksena.

12 §. *Määritelmät.* Pykälän 3 kohdassa korvattaisiin nimike ”moottoriajoneuvo” nimikkeellä ”auto, mopo, moottoripyörä, kolmi- ja nelipyörä, kevyt nelipyörä” ehdotetun ajoneuvolain mukaisesti.

1.7. Laki moottoriajoneuvoverosta

2 §. Viittaus tieliikennelakiin muutettaisiin viittaukseksi säädettyäksi ehdotettuun ajoneuvolakiin, jossa tulisi olemaan tai jonka nojalla säädettäisiin ajoneuvojen määritelmät ja luokittelut.

27 §. Pykälän 1 ja 2 momenttiin tehtäisiin lähinnä teknisluonteisia muutoksia, jotka johtuvat ehdotetusta ajoneuvolaista. Moottoriajoneuvoverosta annetun lain 1 ja 5 §:ssä tarkoitetuista autoista on suoritettava varsinaista ajoneuvoveroa. Jos veroa tai sen eräänäntynyttä osaa ei ole suoritettu, ajoneuvo ei saisi käyttää liikenteessä. Ajoneuvo olisi ilman erityistä määräämistoimenpidettä käyttökiellossa. Ehdotus vastaa asiallisesti nykyistä menettelyä, sillä 1 momentin nykyisen sanamuodon mukaan ajoneuvon käyttö on estettävä, jos veroa tai sen eräänäntynyttä osaa ei ole suoritettu.

Pykälän 2 momentin mukaan Ajoneuvohallintokeskus voisi erityisen painavista syistä kokonaan tai määräajaksi peruuttaa 1 momentissa tarkoitettua käyttökiellon tai määrätä, ettei ajoneuvoon sovelleta 1 momenttia. Ehdotus vastaa asiallisesti nykyistä menettelyä, jonka mukaan Ajoneuvohallintokeskus voi erityisen painavista syistä kokonaan tai

määräajaksi peruuttaa ajoneuvon käytön estämisen. Tällaiseksi erittäin painavaksi syyksi katsottaisiin se, että tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

27 a §. Moottoriajoneuvoverosta annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 27 a §, joka koskisi 27 §:n 1 momentissa tarkoitettua käyttökiellessä olevan, mutta liikenteessä käytettävän ajoneuvon käytön estämistä sekä käyttökiellon tarkastamista ennen ajoneuvon määräaikaiskatsastuksen suorittamista.

Pykälän 1 momentin mukaan poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen olisi estettävä ajoneuvon käyttö liikenteessä, jos ajoneuvo on 27 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla käyttökiellessä varsinaisen ajoneuvoveron tai sen erääntyneen osan maksamattomuuden vuoksi. Siitä, miten estäminen suoritettaisiin, säädetään nykyisin tieliikennelain 96 §:ssä. Estäminen tapahtuu ottamalla pois rekisteritunnukset ja rekisteröinnistä annettu todistus tai muunlaisin tarvittavin keinoin. Vastaava säännös otettaisiin tähän lakiin. Ajoneuvo voitaisiin poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen antamalla kirjallisella luvalla kuljettaa säilytettäväksi sellaiseen paikkaan, jonka viranomaisen katsoisi tarkoituksenmukaisesti. Rekisterikilvet ja rekisteröinnistä annettu todistus olisi palautettava, kun erääntyneet verot on suoritettu. Ehdotus vastaa asiallisesti nykyistä menettelyä.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan määräaikaiskatsastuksen yhteydessä olisi tarkastettava, ettei ajoneuvo ole käyttökiellessä erääntyneen varsinaisen ajoneuvoveron tai sen osan vuoksi. Ehdotus vastaa asiallisesti nykyistä menettelyä, sillä moottoriajoneuvoverosta annetun asetuksen 7 §:n mukaan katsastuksen suorittaja on katsastusasetuksen mukaista katsastusta tai tarkastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että varsinainen ajoneuvovero on suoritettu. Ehdotetun ajoneuvolain 52 §:n mukaan määräaikaiskatsastusta ei saisi aloittaa, jos ajoneuvo on käyttökiellessä sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että

katsastuksen ja liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvon katsottaisiin olevan käyttökiellessä, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä. Rekisterissä voi kuitenkin esimerkiksi väärin annetun viitenumeron vuoksi olla merkintä veron laiminlyönnistä, vaikka vero on suoritettu. Ajoneuvon omistaja, haltija tai kuljettaja voisi esittämällä luotettavan selvityksen veron suorittamisesta kumota käyttökiellon. Pykälän 3 momentin mukaan luotettavana selvityksenä voitaisiin pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta sekä yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai koti- taikka yrityspäätteeltä tulostettua tositetta. Tältäkin osin ehdotus vastaa asiallisesti nykyistä menettelyä.

1.8. Laki ajoneuvoverosta

2 §. *Veronalaiset ajoneuvot.* Pykälän 2 momenttiin otettaisiin tieliikennelakiin annetun viittauksen sijasta viittaus säädettäväksi ehdotettuun ajoneuvolakiin.

4 §. *Moottoriajoneuvoverosta annetun lain soveltaminen.* Ajoneuvoverosta annetun lain 1 §:n mukaan henkilö- ja pakettiautosta sekä erikoisautosta, jonka suurin sallittu kokonaisuus on enintään 3 500 kiloa, on suoritettava ajoneuvoveroa. Lain 4 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoveron kantoon sovelletaan, mitä moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa säädetään varsinaisen ajoneuvoveron maksuunpanemisesta ja kantamisesta, ellei tässä laissa tai sen nojalla annettavassa asetuksessa toisin säädetä. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin ne teknisluonteiset muutokset, jotka johtuvat ehdotetusta ajoneuvolaista ja kyseisen lain vuoksi moottoriajoneuvoverosta annettuun lakiin ehdotetuista muutoksista.

11 §. *Ajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa.* Pykälän nykyisen sanamuodon mukaan ajoneuvoa ei hyväksytä vuosikatsastuksessa, jos ajoneuvoveroa on suorittamatta. Katsastuksen suorittaja määrää maksamattoman veron johdosta ajoneuvon esitettäväksi uudelleen katsastukseen jälkitarkastukselle säädetyn ajan kuluessa. Jos vero tällöinkin on suorittamatta, ajoneuvo

määrätään ajokieltoon soveltaen tieliikennelain nojalla säädettyä menettelyä. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin muutokset, jotka johtuvat ehdotetusta ajoneuvolaista. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan määräaikaikatsastuksen yhteydessä olisi tarkastettava, että ajoneuvo ei ole käyttökiellossa erääntyneen ajoneuvoveron tai sen osan vuoksi. Ehdotus vastaa asiallisesti nykyistä menettelyä, sillä ajoneuvoverosta annetun asetuksen 7 §:n 1 momentin mukaan katsastuksen suorittaja on katsastusasetuksen mukaista vuosikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvovero on asianmukaisesti suoritettu. Ehdotetun ajoneuvolain 52 §:n mukaan määräaikaikatsastusta ei saisi aloittaa, jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös, että katsastuksen ja liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvon katsottaisiin olevan käyttökiellossa, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä. Rekisterissä voi olla esimerkiksi väärin annetun viitenumeron vuoksi merkintä veron laiminlyönnistä, vaikka vero on suoritettu. Ajoneuvon omistaja, haltija tai kuljettaja voisi esittämällä luotettavan selvityksen veron suorittamisesta kumota käyttökiellon. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 2 momentti, jonka mukaan luotettavana selvityksenä voitaisiin pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta sekä yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai koti- tai yrityspääteeltä tulostettua tositetta. Tältäkin osin ehdotus vastaa asiallisesti nykyistä menettelyä, sillä samansisältöinen säännös on ajoneuvoveroasetuksen (324/1997) 7 §:n 2 ja 3 momentissa.

1.9. Autoverolaki

1 §. Pykälän 2 momentissa vaihdettaisiin nimike ”moottoriajoneuvo” nimikkeeksi ”moottorikäyttöinen ajoneuvo”. Samalla viittaus tieliikennelakiin korvattaisiin viittauksella säädettäväksi ehdotettuun ajoneuvolakiin.

52 §. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin teknisluonteinen muutos. Ajoneuvon käytön estäminen muutettaisiin ajoneuvon käytön kieltämiseksi. Ehdotettu muutos johtuu lain 63 §:n 2 momenttiin ehdotetuista muutoksista.

63 §. Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin muutokset, jotka johtuvat ehdotetusta ajoneuvolaista. Autoveron suorittaminen on ajoneuvon rekisteröinnin tai käyttöönnoton edellytys. Autoveron suorittaminen tarkastetaan ajoneuvon ensirekisteröinnin yhteydessä. Autoverolain 3 ja 47 §:n mukaan ajoneuvosta voidaan kuitenkin joutua suorittamaan autoveroa Suomessa tapahtuneen rekisteröinnin jälkeenkin, jos ajoneuvon rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta on muutettu siten, ettei ajoneuvo enää täytä verottomuuden, veronalennuksen tai veronpalautuksen edellytyksiä taikka ajoneuvon osia on vaihdettu niin paljon, että se on verotettava uudelleen. Jollei veroa ole suoritettu, ajoneuvo olisi ilman erillistä määräämistoimenpidettä käyttökiellossa riippumatta siitä, kuka on sen omistaja tai haltija. Säännös vastaisi ajoneuvoverosta annettuun lakiin, moottoriajoneuvoverosta annettuun lakiin ja polttoainemaksusta annettuun lakiin ehdotettuja käyttökieltoa koskevia säännöksiä. Pykälän 2 momentin nykyisen sanamuodon mukaan veroviranomainen voi estää ajoneuvon käytön, jos veroa ei ole suoritettu eräpäivänä.

79 a §. Autoverolakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 79 a §, joka koskisi 63 §:n 2 momentissa tarkoitetun käyttökiellon tarkastamista ennen ajoneuvon määräaikaikatsastuksen suorittamista.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan määräaikaikatsastuksen yhteydessä olisi tarkastettava, että ajoneuvo ei ole käyttökiellossa erääntyneen autoveron vuoksi. Ehdotuksella yhtenäistettäisiin autoverolaissa, ajoneuvoverosta annetussa laissa, moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa ja polttoainemaksusta annetussa laissa olevat käyttökiellon tarkastamisvelvollisuutta koskevat säännökset. Ehdotetun ajoneuvolain 52 §:n mukaan määräaikaikatsastusta ei saisi aloittaa, jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon katsottaisiin olevan käyttökiellossa, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä. Rekisterissä voi olla esimerkiksi väärin annetun viitenumeron vuoksi merkintä veron laiminlyönnistä, vaikka vero on suoritettu. Ajoneuvon omistaja, haltija tai kuljettaja voisi esittämällä luotettavan selvityksen veron suorittamisesta kumota käyttökiellon. Pykälän 2 momentin mukaan luotettavana selvityksenä voitaisiin pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta sekä yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai koti- taikka yrityspääteeltä tulostettua tositetta. Jos veron määrännyt tullipiiri tai Ajoneuvohallintokeskus olisi lain 52 §:n 1 momentin nojalla määrääjäksi tai kokonaan peruuttanut käyttökiellon, päätöksen esittäminen oikeuttaisi myös suorittamaan määräaikaikatsastuksen.

1.10. Ympäristönsuojelulaki

13 §. *Moottorikäyttöiset ajoneuvot, työkoneet ja laitteet.* Pykälän otsikossa ja 1 momentin 1 kohdassa muutettaisiin nimike ”moottoriajoneuvo” nimikkeeksi ”moottori-käyttöinen ajoneuvo”. Muutos johtuu ajoneuvolaissa toteutettavasta nimikkeistön muutoksesta. Ehdotettu muutos laajentaa valtuutta antaa valtioneuvoston asetuksella säännöksiä ajoneuvon joutokäynnin rajoittamisesta muualla kuin tiellä nykyisten eli autojen, moottoripyörien ja mopojen lisäksi myös traktoreille, moottorityökoneille ja maasto-ajoneuvoille.

116 §. *Rangaistussäännökset.* Edellä 13 §:n muutoksen kohdassa selostettua nimikkeistön muutosta vastaavasti muutettaisiin pykälän 4 momentissa sana ”moottoriajoneuvo” nimikkeeksi ”moottorikäyttöinen ajoneuvo”.

1.11. Laki polttoainemaksusta

1 §. Pykälän 2 momentissa viittaus tieliikennelakiin korvattaisiin viittauksella säädettäväksi ehdotettuun ajoneuvolakiin.

13 §. Polttoainemaksusta annetun lain 1 ja 2 §:n mukaan polttoainemaksua on suoritettava

Suomessa tai muussa maassa rekisteröidystä tai rekisteröimättömänä Suomessa käytettävästä dieselmoottorilla varustetusta henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autosta, jossa käytetään dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta. Lain 13 §:n 1 momentin mukaan polttoainemaksu on suoritettava 30 päivän kuluessa maksumääräyksen antamisesta.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaan ajoneuvo olisi ilman erillistä määräämistoimenpidettä käyttökiellossa, jos polttoainemaksua ei ole suoritettu säädetyssä ajassa. Ajoneuvo olisi käyttökiellossa riippumatta siitä, kuka on sen omistaja tai haltija. Säännös vastaisi ajoneuvoverosta annettuun lakiin, moottoriajoneuvoverosta annettuun lakiin ja autoverolakiin ehdotettuja käyttökieltoa koskevia säännöksiä.

Pykälän ehdotetaan lisättäväksi myös uusi 4 momentti, jonka mukaan polttoainemaksun määrännyt viranomais- viranomais- voisi määräämillään ehdoilla ajoneuvon omistajan tai haltijan hakemuksesta erityisistä syistä määrääjäksi tai kokonaan peruuttaa 3 momentissa tarkoitetun käyttökiellon. Säännös vastaisi autoverolain 52 §:n 1 momentissa olevaa säännöstä. Säännös on tarpeen, koska ehdoton käyttökielto voisi johtaa kohtuuttomiin tilanteisiin erityisesti silloin, kun ajoneuvon haltija on omistajan tietämättä käyttänyt polttoaineena dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta.

13 a §. Lakiin lisättäisiin uusi 13 a §, joka koskisi 13 §:n 3 momenttiin ehdotetun käyttökiellon tarkastamista ennen ajoneuvon määräaikaikatsastuksen suorittamista.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan määräaikaikatsastuksen yhteydessä olisi tarkastettava, että ajoneuvo ei ole käyttökiellossa erääntyneen polttoainemaksun vuoksi. Ehdotuksella yhtenäistettäisiin autoverolaissa, ajoneuvoverosta annetussa laissa, moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa ja polttoainemaksusta annetussa laissa olevat käyttökiellon tarkastamisvelvollisuutta koskevat säännökset. Ehdotetun ajoneuvolain 52 §:n mukaan määräaikaikatsastusta ei saisi aloittaa, jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon katsottaisiin olevan käyttökiellossa, jos polttoainemaksun laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä. Rekisterissä voi olla esimerkiksi väärin annetun viitenumeron vuoksi merkintä veron laiminlyönnistä, vaikka vero on suoritettu. Ajoneuvon omistaja, haltija tai kuljettaja voisi esittämällä luotettavan selvityksen veron suorittamisesta kumota käyttökiellon. Pykälän 2 momentin mukaan luotettavana selvityksenä voitaisiin pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta sekä yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai koti- taikka yrityspääteeltä tulostettua tositetta. Jos veron määrännyt viranomaisena olisi ehdotetun 13 §:n 4 momentin nojalla määrääjäksi tai kokonaan peruuttanut käyttökiellon, päätöksen esittäminen oikeuttaisi myös suorittamaan määräaikaikatsastuksen.

1.12. Liikennevakuutuslaki

15 b §. Lakiin otettaisiin uusi pykälä, jonka 1 momentin mukaan katsastuksen suorittaja olisi määräaikaikatsastuksen yhteydessä velvollinen tarkastamaan, että eräänäntynyt liikennevakuutusmaksu olisi suoritettu. Säädettäväksi ehdotetun ajoneuvolain 52 §:n mukaan määräaikaikatsastusta ei saisi aloittaa, jos ajoneuvon liikennevakuutusmaksua ei olisi suoritettu. Nykyisin velvoite liikennevakuutusmaksun tarkastamisesta perustuu katsastusasetuksen 35 §:ään. On tarkoituksenmukaista, että liikennevakuutusmaksun valvontaan liittyvistä toimenpiteistä säädetään liikennevakuutuslaissa eikä katsastusta koskevissa säännöksissä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, milloin liikennevakuutusmaksu katsottaisiin maksetuksi, kun on kyse tiellä tapahtuvasta liikennevalvonnasta tai katsastuksen suorittamisesta. Katsastuksen ja liikennevalvonnan yhteydessä ei ole perusteltua edellyttää täydellistä varmuutta maksun maksamisesta. Jos tieliikenteen tietojärjestelmässä ei olisi tietoa maksun laiminlyönnistä, maksu katsottaisiin

maksetuksi. Jos tällainen merkintä olisi rekisterissä, henkilö voisi esittää muun luotettavan selvityksen maksun maksamisesta. Tällöin määräaikaikatsastus olisi suoritettava eikä liikenteen valvoja voisi estää ajoneuvon käyttöä liikenteessä.

Tieliikenteen tietojärjestelmästä annetun lain (819/1989) 9 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan Ajoneuvohallintokeskuksella on oikeus saada Liikennevakuutuskeskuksen ja liikennevakuutusyhtiöiden järjestelmistä konekielisessä muodossa tietoja liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä siirrettäväksi tieliikenteen tietojärjestelmään.

1.13. Laki pysäköintivirhemaksusta

Ehdotetut muutokset johtuvat ehdotetun ajoneuvolain nimikkeistöstä ja ilmansuojelulain säännösten sisällyttämisestä ympäristönsuojelulakiin.

1.14. Laki Ajoneuvohallintokeskuksesta

2 §. *Tehtävät.* Ajoneuvohallintokeskuksen tehtäviä koskevan 1 momentin 5 kohta muutettaisiin ajoneuvolaissa tarkoitettuja tyyppihyväksyntöjä koskevaksi. Momentin 9 kohdaksi lisättäisiin teknisiin tiensuoritarkastuksiin liittyvät tehtävät, jotka perustuvat säädettäväksi ehdotettuun ajoneuvolakiin. Momentin 10 kohdassa korvattaisiin nimike ”liikennetarvike” ehdotetun ajoneuvolain nimikkeellä ”osat ja erilliset tekniset yksiköt”. Valvonnan kohteisiin lisättäisiin ehdotetun ajoneuvolain mukaisesti polkupyörä.

Pykälän 2 momentti säilyisi ennallaan.

2. Tarkemmat säännökset

Perustuslain 80 §:n mukaiset valtuudet valtioneuvostolle tai liikenne- ja viestintäministeriölle taikka muulle ministeriölle tarkempien säännösten antamiseen asetuksella kirjoitettaisiin täsmällisesti rajattuina kuhunkin asianomaiseen pykälään.

Erilliset valtioneuvoston asetukset annettaisiin ajoneuvojen hyväksynnästä ja liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta sekä

liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta. Asetus ajoneuvojen hyväksynnästä ja asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta olisivat uusia ja korvaisivat nykyisen katsastusasetuksen siltä osin kuin säännökset eivät siirtyisi lakiin. Teknisten tienvartitarkastuksen osalta valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin muun muassa tarkastusten sisällöstä, ajoneuvon kuljettajalle annettavasta raportista ja katsastamattoman tai epäkuuntoisen ajoneuvon käytön kieltämisestä.

Rekisteröintiasetusta muutettaisiin tarvittavin osin. Nykyistä käyttöasetusta ei muutettaisi muutoin kuin lakiin siirtyvien säännösten osalta, ja se sisältäisi edelleen säännökset ajoneuvokohtaisista nopeusrajoituksista, poikkeuksista turvalaitteiden ja ajopiirturin käyttövelvollisuudesta, rajoituksista maastoajoneuvojen käytölle tiellä, talvi- ja nastarenkaiden käytöstä, ajoneuvojen mitoista ja massoista sekä ajoneuvon kuormauksesta samoin kuin hinattavan ajoneuvon kytkennästä.

Rakenne- ja varusteasetus korvattaisiin kolmella liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Autoja ja niiden perävaunuja sekä kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevat säännökset annettaisiin taulukoiden muodossa. Kunkin ajoneuvoa, järjestelmää, osaa tai erillistä teknistä yksikköä koskevan direktiivin kohdalta kävisi ilmi vastaava E-sääntö, vaatimuksen pakollisuusaste ja mitä ajoneuvoluokkia direktiivi koskee, voimaantulopäivät sekä mahdolliset huomautukset ja poikkeukset. Taulukoista kävisivät ilmi taaksepäin vuoteen 1993 saakka eri vaatimustasojen voimaantulopäivät, jolloin lainsäädännön tullessa voimaan olisi käytettävissä kymmenen vuotta taaksepäin käytettynä maahan tuotavia ajoneuvoja koskevat vaatimukset. Tarvittavat tekniikan kehityksen tai vaatimustason muutosten edellyttämät muutokset toteutettaisiin lisäämällä taulukkoon uutta direktiiviä koskeva kohta tai olemassa olevaa direktiiviä koskevaan kohtaan uusi rivi.

Kolmannessa traktoreita, moottoriyökoneita, maastoajoneuvoja ja hinattavia laitteita

koskevassa asetuksessa vaatimukset ilmaistaisiin sanallisesti käyttäen lähtökohtana nykyisen rakenne- ja varusteasetuksen säännöksiä.

3. Voimaantulo

Lait ja niiden nojalla annettavat säädökset ovat tarkoitettut tulemaan voimaan 1 päivästä tammikuuta 2003. Siirtymäsäännöksillä varmistettaisiin, ettei kukaan säännösten muuttumisen johdosta joudu kohtuuttomaan tilanteeseen.

Esityksen yhtenä tavoitteena on panna tienvartitarkastusdirektiivi täytäntöön siltä osin kuin voimassa oleva lainsäädäntö ei sitä kata. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin edellyttämät säädökset voimaan 10 päivään elokuuta 2002 mennessä. Direktiivin täytäntöönpanoa täydennettäisiin ehdotetulla lailla.

4. Säättämisjärjestys

4.1. Johdanto

Perustuslain 80 §:n mukaan kansalaisten oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muutoin kuuluvat lain alaan, on säädettävä lailla. Perustuslakia koskevissa hallituksen esityksen perusteluissa (HE 1/1998 vp) todetaan, että kaikki yksilön oikeusasemaan vaikuttavat keskeiset säännökset tulisi antaa lailla. Asetuksen antaja voitaisiin kuitenkin lailla valtuuttaa antamaan tarkempia säännöksiä yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin liittyvistä vähäisistä yksityiskohdista.

Nykyisin ajoneuvoja ja liikennetarvikkeita sekä ajoneuvojen katsastus- ja rekisteröintivelvollisuutta koskevat laintasoiset säännökset sisältyvät tieliikennelain 2 a §:ään ja 6 lukuun ja liikennetarvikkelakiin. Lisäksi tieliikennelain 7 luvussa on joitakin säännöksiä, joita sovelletaan valvottaessa ajoneuvojen kuntoa liikenteessä. Pääosa nykyisin voimassa olevista säännöksistä on valtioneuvoston ja ministeriön asetuksia vastaavalla säädöstasolla. Esityksen tarkoituksena on muun ohessa saattaa ajoneuvoja koskevat

säännökset vastaamaan perustuslain 80 §:ssä olevaan vaatimusta.

Ehdotettuun ajoneuvolakiin otettaisiin ajoneuvojen luokittelun, ajoneuvoja koskevien vaatimusten, tyyppihyväksynnän, määräaikaikatsastuksen, rekisteröinnin ja käytön valvonnan osalta kaikki yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien kannalta keskeisimmät säännökset. Asiallisesti säännökset vastaisivat kuitenkin pitkälti voimassa olevia säännöksiä.

Kansalaisten oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita koskevien säännösehdoitusten lisäksi esitys sisältää perustuslain kannalta muita merkityksellisiä säännöksiä, jotka liittyvät elinkeinonvapauteen, kotirauhaan ja julkisten hallintotehtävien antamiseen muulle kuin viranomaiselle. Lisäksi ehdotetut säännökset sisältävät asetuksenantovaltuuksia valtioneuvostolle ja ministeriöille. Ajoneuvolaki sisältäisi myös rangaistussäännökset.

4.2. Asetuksenantovaltan täsmällisyys

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Valtuuttavien säännösten on kuitenkin täytettävä perustuslakivaliokunnan viimeaikaisessa lausuntokäytännössä (esimerkiksi PeVL 23/2000 vp) edellytetyt täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset.

Osittain kansainvälisistä sopimuksista ja Euroopan yhteisön lainsäädännöstä johtuen ajoneuvoja koskeva normisto on laajaa. Säännökset ja määräykset ovat yksityiskohtaisia ja liittyvät usein ajoneuvojen tekniikkaan. Ajoneuvoalan teknisyys, kansainvälisen normiston yksityiskohtaisuus ja ajoneuvotekniikan nopea kehitys huomioon ottaen on vaikeata laatia kovin täsmällisiä ja tarkkarajaisia valtuussäännöksiä niin, että kaikki poikkeukset ja alan tuleva kehitys voitaisiin tarkasti ottaa valtuussäännöksissä huomioon. Ehdotettujen asetustenantovaltuuksien mukaan valtioneuvosto antaisi asetukset laajakantoisista ja periaatteellisesti tärkeistä asioista. Ministeriöiden asetuksenantovalta rajoittuisi teknisluonteisiin ja

yhteiskunnalliselta merkitykseltään vähäisiin asioihin.

Valtioneuvoston ja ministeriöiden lisäksi muille viranomaisille ei annettaisi valtuutta antaa sitovia oikeussääntöjä.

4.3. Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan elinkeinolla.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään (PeVL 23/2000, 4/2000 vp ja PeVL 35/1998 vp) pitänyt elinkeinovapautta perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraistamisen olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat ennustettavuuden viranomaistoimista.

Lupaviranomaisen harkinnan tulee perustua sidottuun harkintaan. Ajoneuvolain 47—50 §:ssä säädettäisiin tutkimuslaitoksista ja niiden hyväksynnästä. Liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyntä olisi verrattavissa toimilupaan. Lisäksi liikennetarvikkeiden asennus- ja korjausluvasta säädettäisiin ajoneuvolain 87—92 §:ssä. Nykyisin asennus- ja korjausluvasta säädetään liikennetarvikelaissa ja sen nojalla annetuissa liikennetarvikeasetuksissa ja liikennetarvikepäätöksessä. Ajoneuvolakiin ehdotetuilla säännöksillä nostettaisiin tutkimuslaitoksia ja korjaamoja koskevien säännösten säädöstasoa vastaamaan perustuslaissa edellytetyt vaatimuksia. Ehdotetut säännökset eivät sisältäisi perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia.

4.4. Julkiset hallintotehtävät

Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai sen nojalla. Edellytyksenä on, että tehtävä tulee näin tarkoituksenmukaisesti hoidetuksi. Perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia ei saa vaarantaa. Merkittävää julkisen vallan käyttöä ei

kuitenkaan saa antaa muille kuin viranomaisille. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut, että säänneltäessä hallintotehtävien antamista muulle kuin viranomaiselle, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen on turvattava säännösperusteisesti (PeVL 23/2000 vp ja PeVL 26/2001 vp).

Ajoneuvolakiehdotuksen 47 §:ssä tarkoitettu tutkimuslaitos suorittaisi 45 §:ssä tarkoitettua valvontaa, jonka on katsottava kuuluvan perustuslasissa tarkoitettuihin julkisiin hallintotehtäviin. Mainitun 45 §:n 4 momentin mukaan valvonnassa olisi sovellettava keskeisiä hyvän hallinnon ja kielilain säädöksiä. Ajoneuvolakiehdotuksen 82 ja 92 §:n mukaan valvontaviranomainen voisi valtuuttaa asiantuntijan suorittamaan valvontaa. Myös näissä valvontatehtävissä olisi mainittujen 82 ja 92 §:n mukaan sovellettava keskeisiä hyvän hallinnon ja kielilain säädöksiä.

Ajoneuvolakiehdotuksen 36 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä ja laskelmia suorittaisi tutkimuslaitos, jonka liikenne- ja viestintäministeriö 47 §:n 2 momentin nojalla hyväksyisi. Tyyppihyväksynnän hakija voisi hankkia tarvitsemansa tarkastukset, mittaukset, testit ja laskelmat haluamaltaan kotimaiselta tai ulkomaiselta tutkimuslaitoskelta.

Ajoneuvolakiehdotuksen 74 §:n mukaan Ajoneuvohallintokeskus sopisi katsastustoimipaikkojen kanssa katsastuksen suorittamiseen oikeutettujen henkilöiden osallistumisesta teknisiin tienvarsitarkastuksiin asiantuntijoina. Mainitun 74 §:n mukaan teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaisi poliisi, tullilaitos tai rajavartiolaitos, joten katsastuksen suorittamiseen oikeutettujen henkilöiden tehtävänä olisi toimia tievarsitarkastuksessa vain teknisenä asiantuntijana.

Ajoneuvolakiehdotuksen 36 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitoksen tehtäviä ja 74 §:ssä tarkoitettuja katsastustoimipaikkojen asiantuntijatehtäviä ei ole pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuina julkisina hallintotehtävinä.

Edellä kuvatun perusteella ajoneuvolakiin ehdotettuja säännöksiä ei voi pitää

ongelmallisina perustuslain 124 §:n kannalta.

4.5. Kotirauha

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen kotirauha on turvattu. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut kulkuneuvojen ja niihin kuuluvien asumistilojen jäävän perustuslain 10 §:ssä turvatuksi kotirauhan piiriin eräänlaiselle reuna-alueella, koska niitä käytetään sekä liikkumiseen että asumiseen (PeVL 17/1998 vp ja PeVL 6/2001 vp). Perustuslain 10 §:n 3 momentin rajoituslausekkeen mukaan kotirauhan piiriin ulottuvan toimenpiteen tulee olla välttämätön rikoksen selvittämiseksi tai perusoikeuksien turvaamiseksi.

Ajoneuvolain 45 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaan hyväksyntäviranomaisella ja tutkimuslaitoksella olisi vaatimustenmukaisuuden valvonnan suorittamiseksi oikeus päästä kohdassa mainittuihin paikkoihin. Mainitun 45 §:n 4 momentin mukaan tarkastusta ei kuitenkaan saisi suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa.

Ajoneuvolain 49 §:n 2 momentissa tarkoitettua valvonnan toteuttamiseksi hyväksyntäviranomaisella ja hänen käyttämällään asiantuntijalla olisi oikeus päästä momentissa mainittuihin tiloihin. Tässä kohdassa tarkoitettujen tutkimuslaitoksen tilat eivät käytännössä voisi toimia henkilön asuinpaikkana.

Ajoneuvolain 71 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan poliisimiehellä, tullimiehellä ja rajavartiomiehellä sekä teknisiin tienvarsitarkastuksiin asiantuntijalla osallistuvalla katsastuksia suorittavalla henkilöllä olisi oikeus päästä ajoneuvoon sisälle ja tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa. Mainitun 2 momentin johdantokappaleen mukaan toimenpiteet voitaisiin suorittaa vain teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi. Näin ollen ajoneuvo tarkastettaisiin vain siinä laajuudessa kuin se on tarpeellista ajoneuvon teknisen tarkastuksen suorittamiseksi. Ajoneuvo saattaa joissain tapauksissa toimia asumistilana. Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi ajoneuvoon sisälle

pääseminen on tarvittaessa kuitenkin välttämätöntä, jotta tekninen tarkastus voidaan suorittaa asianmukaisesti. Ajoneuvoon sisälle pääsemisen voidaan katsoa liittyvän perusoikeuksien rajoittamisen näkökulmasta hyväksyttävällä tavalla tarkastustoimintaan, jonka tarkoituksena on muun ohella varmistaa liikenteessä käytettävän kulkuneuvon turvallisuutta. Tämä tarkoitus todettaisiin ajoneuvolain 70 §:ssä.

Ajoneuvolain 82 §:n 1 momentin ja 92 §:n 1 momentin mukaan tarkastuksia saisi suorittaa mainituissa säännöksissä tarkoitetuissa paikoissa. Kotirauhan piiriin kuuluvissa paikoissa tarkastuksia saisi kuitenkin suorittaa vain, jos olisi erityistä syytä epäillä, että olisi suoritettu mainituissa säännöksissä tarkoitettu rikos.

Ehdotetut ajoneuvolain kotirauhan piiriin liittyvät säännökset eivät edellä kuvatun perusteella ole perustuslaissa kuvatun kotirauhan kannalta ongelmallisia.

4.6. Säättämisyjärjestyksen arviointia

Edellä kerrotun perusteella lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Tästä huolimatta pidetään suotavana, että hallituksen esityksestä hankitaan perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

*Lakiehdotukset***1.****Ajoneuvolaki**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Tämä laki koskee tieliikennelaisissa (267/1981) tarkoitetulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen:

- 1) luokitusta;
- 2) rakennetta, hallintalaitteita, varusteita ja ympäristöominaisuuksia;
- 3) hyväksymistä liikenteeseen ja rekisteröintiä;
- 4) määräaikaista ja muita ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamiseksi ja muuttamiseksi suoritettavia katsastuksia.

Tämä laki koskee myös tieliikenteessä käytetyn ajoneuvon teknisiä tienvarsitarkastuksia.

Tämä laki koskee lisäksi sellaisten osien ja erillisten teknisten yksiköiden sekä polkupyörien maahantuontia, myytäväksi valmistamista, kaupaksi pitämistä, myyntiä ja muuta luovuttamista sekä asennusta ja korjausta, joiden teknisistä ominaisuuksista taikka varustamisesta hyväksymismerkinnällä säädetään tässä laissa tai sen nojalla.

Tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä sovelletaan sotilasajoneuvoihin.

Puolustusministeriön asetuksella säädetään, miltä osin tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ei sovelleta sotilasajoneuvoihin.

2 §

Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot

Tätä lakia ei sovelleta yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä työmaalla taikka tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- tai muulla vastaavalla alueella käytettävään ajoneuvoon.

Ajoneuvon yleisiä turvallisuusvaatimuksia koskevaa 4 §:n 1 ja 2 momenttia, vastuuta ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta koskevaa 9 §:ää vastuuta koskevin osin, ajokieltoon määräämistä koskevaa 84 §:ää, valvontakatsastukseen määräämistä koskevaa 85 §:ää, ajoneuvon korjausvelvoitetta koskevaa 86 §:ää ja rangaistuksia koskevaa 96 §:ää sovelletaan kuitenkin tällaiseenkin ajoneuvoon.

Tätä lakia ei myöskään sovelleta sellaiseen vammaisen käyttöön valmistettuun, käsikäyttöiseen tai enintään 1 kW:n tehoisella moottorilla varustettuun pyörätuoliin tai vastaavaan apuvälineeseen, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, eikä sellaiseen potkukelkkaan, leikkiajoneuvoon ja vastaavaan laitteeseen, jota ei ole varustettu moottorilla.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *ajoneuvolla* maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla;

- 2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo ja moottoripyörä sekä näihin luokkiin kuulumattomat L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;
- 3) *hinattavalla ajoneuvolla* toiseen ajoneuvon kytkettävää ajoneuvoa, joka ei ole tarkoitettu kulkemaan omalla käyttövoimalla; hinattavia ajoneuvoja ovat perävaunu ja hinattava laite;
- 4) *hälytysajoneuvolla* erityisin valo- ja äänimerkinantolaittein varustettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa; hälytysajoneuvoja ovat pelastus-, poliisi-, sotilaspoliisi- ja sairausauto sekä vastaava muu ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen tai tullilaitoksen virkakäytössä oleva ajoneuvo;
- 5) *sotilasajoneuvolla* puolustusvoimien hallinnassa olevaa ajoneuvoa sekä Suomessa olevaa Yhdistyneiden Kansakuntien rauhanturvaamistoimintaan tarkoitettua ajoneuvoa;
- 6) *ETA-valtiolla* Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota;
- 7) *rekisterillä* ajoneuvoja koskevaa rekisteriä;
- 8) *tyyppihyväksynnällä* menettelyä, jossa hyväksyntäviranomaisen varmentaa ajoneuvotyyppin, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset; tyyppihyväksyntöjä ovat EY-tyyppihyväksyntä, E-tyyppihyväksyntä, kansallinen tyyppihyväksyntä ja piensarjatyypihyväksyntä;
- 9) *monivaiheisella tyyppihyväksynnällä* menettelyä, jossa hyväksyntäviranomaisen yksin tai yhdessä toisen ETA-valtion tyyppihyväksyntäviranomaisen kanssa varmentaa keskeneräisen tai valmiin ajoneuvotyyppin, valmistusasteen mukaan, täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset;
- 10) *rekisteröintikatsastuksella* yksittäisen ajoneuvon luokittelua varten suoritettavaa tarkastusta, jossa todetaan ajoneuvon rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot sekä tarkastetaan, onko ajoneuvo kunnoltaan turvallinen sekä rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen;
- 11) *kytkentäkatsastuksella* vetävän ja hinattavan ajoneuvon tai ajoneuvojen kytkennän hyväksymiseksi suoritettavaa tarkastusta;
- 12) *muutokatsastuksella* ajoneuvon muutosten hyväksymiseksi ja ajoneuvosta rekisteriin merkittyjen tietojen muuttamiseksi tai täydentämiseksi suoritettavaa tarkastusta;
- 13) *määräaikaiskatsastuksella* ajoneuvon käytön aikaista määräajoin suoritettavaksi säädettyä ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamista;
- 14) *teknisellä tienvarsitarkastuksella* tiellä suoritettavaa tieliikenteessä käytetyn ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastusta;
- 15) *rekisteröinnillä* ajoneuvon yksilöintitietojen sekä omistajuutta, liikenteessä käyttöä ja teknisiä ominaisuuksia koskevien tietojen ja niiden muutosten merkitsemistä rekisteriin;
- 16) *ensirekisteröinnillä* ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä Suomessa;
- 17) *ennakkoilmoituksella* uutta ajoneuvoa koskevien tietojen ilmoittamista rekisterin pitäjälle ennen ensirekisteröintiä;
- 18) *järjestelmällä* ajoneuvon laitteistoa, joka on olennainen osa ajoneuvoa eikä ole yleensä irrotettavissa erilliseksi osaksi, kuten jarrujärjestelmää, pakokaasunpuhdistusjärjestelmää tai sisävarusteita;
- 19) *osalla* ajoneuvon osaksi tarkoitettua laitetta, joka voidaan irrottaa ajoneuvosta tai asentaa siihen ja joka voidaan tyyppihyväksyä erillisenä, kuten valaisinta;
- 20) *erillisellä teknisellä yksiköllä* ajoneuvon osaksi tarkoitettua laitetta, joka liittyy tiettyyn ajoneuvotyyppiin ja voidaan tyyppihyväksyä erillisenä tai osana tuota ajoneuvotyyppiä, kuten alleajosuojaa, ja ajoneuvosta erillistä laitetta, kuten suojakypärää tai lasten turvalaitetta, jota käytetään liikenteessä;
- 21) *valmistajalla* sitä, joka vastaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle kaikista tyyppihyväksyntämenettelyn tekijöistä sekä tuotannon vaatimustenmukaisuudesta; valmistajan ei tarvitse osallistua ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön kaikkiin valmistusvaiheisiin;
- 22) *valmistajan edustajalla* sellaista ajoneuvojen, järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden kauppaa tai

maahantuontia harjoittavaa Suomessa yritys- ja yhteisötietojärjestelmään merkittyä yhteisöä, joka on valmistajan valtuuttama ja joka saa käyttöönsä ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät, hyväksymisen ehtona olevat tekniset tiedot.

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.

Ajoneuvon on oltava tavanomaisissa ajotilanteissa helposti hallittavissa. Hallintalaitteiden on oltava siten rakennetut ja sijoitetut, että niiden käyttö ajon aikana on helppoa ja turvallista. Hallintalaitteet, mittarit ja merkkivalot eivät saa poiketa muiden samaan luokkaan kuuluvien ajoneuvojen järjestelmistä siinä määrin, että siitä on haittaa tai vaaraa.

Ajoneuvon turvallisuusvaatimuksista säädetään 4 luvussa.

5 §

Puutteellisuuden ja vian korjausvelvoite

Jos ajoneuvon rakenteessa tai varusteissa havaitaan puutteellisuus tai vika, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin puutteellisuus ja vika on korjattu. Tämä kielto ei kuitenkaan koske matkalla todettua, olosuhteet huomioon ottaen vähäiseksi katsottavaa puutteellisuutta tai vikaa, joka todennäköisesti on syntynyt matkan kestässä ja joka ei ole ollut kuljettajan välittömästi havaittavissa ja korjattavissa tai jonka korjausta ei voida ilman huomattavaa hankaluutta matkalla suorittaa.

6 §

Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksyntä liikenteeseen

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettäväksi soveltuvan hinattavan ajoneuvon käyttö liikenteessä on kielletty, jollei ajoneuvotyyppiä tai yksittäistä ajoneuvoa ole asianmukaisesti hyväksytty liikenteeseen.

Sellaista osaa, erillistä teknistä yksikköä ja polkupyörää, joka ei ole tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukainen ja jota ei ole näiden säännösten mukaisesti varustettu hyväksyntämerkinnällä, ei saa myyntitarkoituksessa tuoda maahan eikä valmistaa Suomessa myytäväksi, pitää kaupan taikka myydä tai muuten luovuttaa eikä käyttää liikenteessä.

Ajoneuvon sekä järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksynnästä säädetään 5 ja 7 luvussa sekä osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän 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 alkuperäisistä osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän, ajoneuvo on esitettävä rekisteröintikatsastukseen ja 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 liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

8 §

Ajoneuvon rekisteröinti ja katsastus

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä perävaunu on rekisteröitävä ja asianmukaisesti katsastettava, jollei tässä laissa tai sen nojalla toisin säädetä. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävää perävaunua, jota ei ole asianmukaisesti rekisteröity ja katsastettu, ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*).
Määräaikauskatsastuksesta säädetään 6 luvussa, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksesta 7 luvussa ja rekisteröinnistä 8 luvussa.

9 §

Vastuu ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta

Ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on liikennekelpoinen ja, jos sitä edellytetään, rekisteröity ja asianmukaisesti katsastettu. Jos ajoneuvoa kuljettaa sen omistajan tai haltijan työntekijä, työnantajan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo on liikennekelpoinen, kun se luovutetaan työntekijän kuljetettavaksi, ja että ajoneuvo tarkastetaan ja huolletaan riittävän usein sen pitämiseksi liikennekelpoisessa kunnossa. Kuljettajan on viipymättä ilmoitettava työnantajalle ajoneuvon kunnossa havaitsemistaan puutteista, joita hän ei voi itse korjata.

2 luku

Ajoneuvojen perusluokitus

10 §

Auto

M- ja N-luokan ajoneuvo (*auto*) on henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. M- ja N-luokan

ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 13 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi taikka 14 tai 15 §:n nojalla traktoriksi tai moottorityökoneeksi.

M- ja N-luokan ajoneuvot jaetaan seuraaviin alaluokkiin:

1) *M₁-luokan ajoneuvo (henkilöauto)* on henkilöiden kuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle;

2) *M₂- ja M₃-luokan ajoneuvo (linja-auto)* on henkilöiden kuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle; M₂-luokan ajoneuvon kokonaisuudessa on enintään 5 tonnia ja M₃-luokan ajoneuvon yli 5 tonnia;

3) *N₁-luokan ajoneuvo (pakettiauto)* on tavarankuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jonka kokonaisuudessa on enintään 3,5 tonnia;

4) *N₂- ja N₃-luokan ajoneuvo (kuorma-auto)* on tavarankuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jonka kokonaisuudessa on suurempi kuin 3,5 tonnia; N₂-luokan ajoneuvon kokonaisuudessa on enintään 12 tonnia ja N₃-luokan ajoneuvon yli 12 tonnia.

M- ja N-luokan ajoneuvoja luokiteltaessa rinnastetaan erikoistarkoituksiin valmistettujen ajoneuvojen varusteet, kuten nosturi, betonipumppu ja huoltovälineet tavararaan.

Autoverolaissa säädetään tarvittaessa sellaisen auton, joka on verovapaa tai josta suoritetaan alennettua veroa, rakenteesta, mitoituksista ja muista verovapauden tai alennetun veron edellytyksistä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin M- ja N-luokan ajoneuvojen alaluokista.

11 §

Mopo

L_{1e}- ja L_{2e}-luokan ajoneuvo (mopo) on kaksipyöräinen (L_{1e}-luokka) tai kolmipyöräinen (L_{2e}-luokka) moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa.

L_{1e}-luokan ajoneuvon moottorin

sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on sähkömoottori. *Pienitehoinen mopo* on kaksipyöräinen polkimin varustettu mopo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja moottorin suurin nettoteho enintään 1 kW.

L_{2e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.

12 §

Moottoripyörä

L_{3e}- ja L_{4e}-luokan ajoneuvo (*moottoripyörä*) on kaksipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa ei ole sivuvaunua (L_{3e}-luokka) tai jossa on sivuvaunu (L_{4e}-luokka), ja joka on varustettu moottorilla, jonka sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 kilometriä tunnissa.

13 §

Kolmi- ja nelipyörä sekä kevyt nelipyörä

L_{5e}-luokan ajoneuvo (*kolmipyörä*) on moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joka on varustettu moottorilla, jonka sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 kilometriä tunnissa.

L_{6e}-luokan ajoneuvo (*kevyt nelipyörä*) on nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 350 kg ilman sähköajoneuvon akkujen massaa ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. L_{6e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.

L_{7e}-luokan ajoneuvo (*nelipyörä*) on

nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 400 kg tai tavarankuljetusajoneuvon osalta enintään 550 kg, sähköajoneuvon kyseessä ollessa kummassakin tapauksessa lukuun ottamatta akkujen massaa, ja jonka moottorin suurin nettoteho on enintään 15 kW.

14 §

Traktori ja liikennetraktori

T-luokan ajoneuvo (*traktori*) on moottorikäyttöinen pyörin tai teloin varustettu ajoneuvo, joka on valmistettu vetämään, työntämään, käyttämään tai kuljettamaan pääasiassa maa- tai metsätaloudessa käytettäviä työvälineitä tai vetämään taikka työntämään maa- tai metsätaloudessa käytettäviä ajoneuvoja. Traktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Liikennetraktori on tavarankuljetukseen tarkoitettu kuormaa kantava nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustettu traktori. Liikennetraktori on myös muu traktori, jota käytetään tavarankuljetukseen kytkentämassaltaan yli 10 tonnin perävaunulla varustettuna. Liikennetraktoriksi ei kuitenkaan katsota traktoria, jota käytetään moottoriajoneuvoverosta annetun lain (722/1966) 17 a §:ssä tarkoitettuihin kuljetuksiin. Liikennetraktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa traktorin alaluokista.

15 §

Moottorityökone

Moottorityökone on:

- 1) työkoneeksi valmistettu tai varustettava moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa;
- 2) tienpitoon valmistettu muu moottorikäyttöinen ajoneuvo kuin auto, vaikka sen suurin rakenteellinen nopeus ylittää 40 kilometriä tunnissa;

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

16 §

Maastoajoneuvo

Maastoajoneuvo on henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka muita ajoneuvoja vetämään valmistettu jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, kuten moottorireki tai ilmatyynyalus. Maastoajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi myös muulla tiellä.

Moottorireki on jalaksin tai teloin varustettu maastoajoneuvo. *Moottorikelkka* on telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia.

17 §

Perävaunu

O₁—O₄-luokan ajoneuvo (auton perävaunu) on henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka matkailutarkoituksiin valmistettu hinattava ajoneuvo.

Auton perävaunut jaetaan kokonaismassan perusteella seuraaviin luokkiin:

- 1) O₁-luokan ajoneuvon (*kevyt perävaunu*) kokonaismassa on enintään 0,75 tonnia;
- 2) O₂-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 0,75 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia;
- 3) O₃-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia mutta enintään 10 tonnia;
- 4) O₄-luokan ajoneuvon kokonaismassa on suurempi kuin 10 tonnia.

R-luokan ajoneuvo on tavarankuljetukseen tarkoitettu traktorin perävaunu.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään perävaunujen jaosta alaluokkiin rakenteen perusteella.

18 §

Hinattava laite

Hinattavalla laitteella tarkoitetaan muuta hinattavaa ajoneuvoa kuin perävaunua.

Hinattava laite on myös:

- 1) erikoiskuljetukseen käytettävän puoliperävaunun kytkemiseen tarkoitettu puoliperävaunun tavoin kuormittuva *välivaunu*, joka jakaa perävaunulta tulevan kuormituksen vetoauton vetopöydälle ja välivaunun akselistolle;
- 2) M₁- tai N₁-luokan ajoneuvoon kytkettävä *apuvaunu*, jota käytetään pääasiassa vaurioituneen ajoneuvon hinaamiseen.

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 kytketty toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.

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

3 luku

Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tarkempi luokitus

20 §

Pelastusauto ja poliisiajoneuvo

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 ja varustettu M- tai L-luokan ajoneuvo.

Sisäasiainministeriön asetuksella säädetään pelastustoimen edellyttämistä pelastusauton rakenteesta, varusteista ja väristä sekä poliisiajoneuvon varusteista ja tunnusvärytyksestä ja -merkeistä. Sanotun asetuksen mukaista poliisiajoneuvon tunnusvärytystä ja tunnusmerkkejä ei saa käyttää muissa ajoneuvoissa. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään pelastusauton ja poliisiajoneuvon merkki- ja varoitusvalaisimista sekä äänimerkinantolaitteista.

21 §

Sairasauto

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

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

22 §

Matkailuauto

Matkailuauto on erikoiskäyttöön valmistettu M-luokan ajoneuvo, jossa olevissa majoitustiloissa on vähintään seuraavat tukevasti kiinni olevat varusteet:

- 1) istuimia ja pöytä, joka voi olla helposti poistettavissa;
- 2) makuupaikkoja, jotka voidaan muuntaa istuimista;
- 3) keittomahdollisuus;
- 4) säilytystiloja.

Autoverolaissa säädetään tarvittaessa sellaisen matkailuauton, joka on verovapaa tai josta suoritetaan alennettua veroa, rakenteesta ja varusteista.

23 §

Ruumisauto

Ruumisauto on kuolleiden henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erikoisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Autoverolaissa säädetään tarvittaessa sellaisen ruumisauton, joka on verovapaa tai josta suoritetaan alennettua veroa, hallinnasta, rakenteesta, varusteista ja väristä.

24 §

Museoajoneuvo

Museoajoneuvo on katsastustoimipaikan valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön lausunnon perusteella museoajoneuvoksi hyväksymä ajoneuvo, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaisesti.

Ajoneuvohallintokeskus voi antaa tarkempia ohjeita 1 momentissa tarkoitetun lausunnon sisällöstä ja menettelystä hyväksyttäessä ajoneuvo museoajoneuvoksi.

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 tai telat, 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;
- 7) M- ja N₁-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 törmäystilanteessa;
- 11) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja polkupyörässä äänimerkinantolaite;
- 12) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa nopeusmittari sekä M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-luokan ajoneuvossa nopeudenrajoitin;
- 13) neli- tai useampipyöräisessä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa peruutuslaite.

Luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M₁-luokan ajoneuvossa on oltava taksamittari.

M₁-, N₁- ja L_{3e}—L_{7e}-luokan ajoneuvossa on oltava laite ajoneuvon luvattoman käytön estämiseksi.

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

26 §

Valmistenumero ja valmistajan kilpi

Liikenteessä käytettävässä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja perävaunussa tulee olla valmistajan, Ajoneuvohallintokeskuksen, katsastustoimipaikan tai ulkomaisen ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama valmistenumero. Autossa ja sen perävaunussa, L-luokan ajoneuvossa ja traktorissa tulee lisäksi olla valmistajan kilpi.

27 §

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat tarkemmat säännökset

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista sekä valmistenumerosta 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.

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

28 §

Haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen rajoittaminen

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon energiankulutuksen ja haitallisten päästöjen, kuten kaasumaisten päästöjen, hiukkaspäästöjen, melun ja

sähkömagneettisten häiriöiden on oltava mahdollisimman vähäiset.

29 §

Haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen rajoittamista koskevat tarkemmat säännökset

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon energiankulutuksen ja haitallisten päästöjen rajoittamisesta säädetään tarvittaessa tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

5 luku

Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksyntä

30 §

Tyyppihyväksynnät

EY-tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan seuraavien *tyyppihyväksyntädirektiivien* ja niiden nojalla annettujen erityisdirektiivien mukaisia tyyppihyväksyntöjä:

- 1) moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettu neuvoston direktiivi 70/156/ETY;
- 2) kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/24/EY;
- 3) pyörillä varustettujen maatalous- ja metsätraktoreiden tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettu neuvoston direktiivi 74/150/ETY.

E-tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyyn moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen (SopS 70/1976), jäljempänä Geneven sopimus, liitettyjen sääntöjen

mukaista tyyppihyväksyntää.

Kansallisella tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan Suomessa ajoneuvolle, järjestelmälle, osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle myönnettävää tyyppihyväksyntää.

Piensarjatyyppeihin hyväksynnällä tarkoitetaan tyyppihyväksyntää, joka myönnetään sellaista tyyppiä olevalle M₁- ja L-luokan ajoneuvolle, jota valmistetaan rajoitettu määrä ja jolle ei ole myönnetty täydellistä tyyppihyväksyntää siinä muodossa kuin ajoneuvo on tarkoitus merkitä rekisteriin.

31 §

Tyyppihyväksyntöjen soveltamisalueet

EY-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle sekä M₁- ja L-luokan ajoneuvolle. Kansallinen tyyppihyväksyntä myönnetään ajoneuvolle, järjestelmälle, osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle. Piensarjatyyppeihin hyväksyntä myönnetään M₁- ja L-luokan ajoneuvolle. E-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle.

32 §

Tyyppihyväksyntävelvollisuus

Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan M₁- ja L-luokan ajoneuvon rekisteriin merkitsemisen edellytyksenä on, että ajoneuvotyyppi on EY-tyyppihyväksytty tai piensarjatyyppeihin hyväksytty. Monivaiheisen tyyppihyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut tai yksittäiskappaleena valmistettu tai maahan tuotu M₁- tai L-luokan ajoneuvo saadaan kuitenkin merkitä rekisteriin rekisteröintikatsastuksen perusteella.

33 §

Hyväksynnän hakija

Tyyppihyväksyntää hakee ajoneuvon,

järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistaja. E-tyyppihyväksyntää ja kansallista tyyppihyväksyntää voi hakea valmistajan puolesta myös valmistajan edustaja.

34 §

Hyväksyntäviranomainen

M-, N-, L- ja O-luokan ajoneuvon, traktorin ja moottorityökoneen sekä maastoajoneuvon samoin kuin näiden osien, järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntäviranomainen Suomessa on Ajoneuvohallintokeskus. Traktorin EY-tyyppihyväksynnän hyväksyntäviranomainen on kuitenkin sosiaali- ja terveysministeriö.

35 §

Tyyppihyväksynnän myöntäminen

Hyväksyntäviranomainen myöntää ajoneuvon tai järjestelmän tyyppihyväksynnän valmiille ajoneuvotyypille ja järjestelmälle, joka on ajoneuvon valmistajan esittämien valmistusasiakirjojen tietojen mukainen ja täyttää valmiille ajoneuvolle tai järjestelmälle asetetut tekniset vaatimukset.

Hyväksyntäviranomainen myöntää monivaiheisen tyyppihyväksynnän perusajoneuvotyypille ja keskeneräiselle ajoneuvotyypille, joka on valmistusasiakirjojen tietojen mukainen ja täyttää ajoneuvolle asetetut tekniset vaatimukset ajoneuvotyypin valmistusvaiheen mukaisesti.

Hyväksyntäviranomainen myöntää osan tai erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksynnän osan tai erillisen teknisen yksikön tyypille, joka on valmistusasiakirjojen tietojen mukainen ja täyttää osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle asetetut tekniset vaatimukset.

36 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

Edellä 35 §:ssä tarkoitettu

vaatimustenmukaisuus osoitetaan hyväksyntäviranomaisen suorittamalla tarkastuksilla, mittauksilla, testeillä ja laskelmilla, hyväksynnän hakijan toimittamalla toisen ETA-valtion tai asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion hyväksyntäviranomaisen myöntämällä todistuksella tai tutkimuslaitoksen suorittamalla tarkastuksilla, mittauksilla, testeillä ja laskelmilla. Tutkimuslaitos saa hyväksyntäviranomaisen luvalla käyttää osatestien suorittamiseen ulkopuolista 47 §:n 1 momentissa tarkoitettuja vaatimukset täyttävää laitosta tai valmistajan laboratorioita tai mittaus- ja testilaitteita. Tutkimuslaitos vastaa käyttämänsä laitoksen tai laboratorion tarkastuksista, mittauksista ja testeistä.

Tyyppihyväksyntämenettelystä, tyyppihyväksyntätodistuksesta ja myönnetyn hyväksynnän ilmoittamisesta muiden ETA-valtioiden hyväksyntäviranomaisille, Euroopan yhteisöjen komissiolle, jäljempänä komissio, ja kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

37 §

Tyyppihyväksynnän myöntämisestä kieltäytyminen

Jos hyväksyntäviranomainen arvioi 35 §:ssä tarkoitettuja vaatimukset täyttävän ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön muodostavan vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle, hyväksyntäviranomainen voi kieltäytyä antamasta tyyppihyväksyntää. Hyväksyntäviranomaisen on salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoitettava sanotusta vaarasta ja hyväksynnän epäämisestä viipymättä muiden ETA-valtioiden hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille ja komissiolle, sekä perusteltava päätöksensä.

38 §

Tyyppihyväksytyin ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön muutokset

Sen, joka on saanut tyyppihyväksynnän, on ilmoitettava hyväksyntäviranomaiselle tyyppihyväksytyt ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön muutoksista. Hyväksyntäviranomainen päättää, edellyttääkö muutos uusia mittauksia, testejä, laskelmia tai tarkastuksia ja onko kysymys alkuperäisen tyyppihyväksynnän laajenuksesta, ja ilmoittaa tästä tyyppihyväksynnän haltijalle. Menettelystä muutettaessa myönnettyä tyyppihyväksyntää säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

39 §

Tyyppihyväksyntätietoja koskeva rekisteri

Hyväksyntäviranomainen pitää rekisteriä myöntämistään tyyppihyväksynnöistä ja niistä ajoneuvojen tyyppihyväksynnöistä, joista se saa tiedon muun ETA-valtion tai Geneven sopimukseen liittyneen valtion hyväksyntäviranomaiselta taikka ajoneuvon valmistajalta tai valmistajan edustajalta. Rekisteriin merkitään ajoneuvotyyppin tyyppihyväksyntätodistuksen tiedot ja todistukseen liitetyt testitulokset.

Tyyppihyväksyntätietoja koskevan rekisterin sisältämiä liike- ja ammattisalaisuuksia sisältäviä tietoja saa salassapitovelvollisuuden estämättä antaa katsastuksen suorittajalle ja sopimusrekisteröijälle laissa tai sen nojalla säädettyjä katsastus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen liittyviä tehtäviä varten.

40 §

Kansallista tyyppihyväksyntää ja piensarjatyyppeihin hyväksyntää koskevat tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella säädetään kansallisen tyyppihyväksynnän ja piensarjatyyppeihin hyväksynnän osalta:

- 1) mitkä ajoneuvot luetaan samaan tyyppiin kuuluviksi;
- 2) tyyppihyväksyntää koskevien tietojen ilmoittamisesta tyyppihyväksyntöjä koskevaan rekisteriin;

3) Ajoneuvohallintokeskukselle annettavista valtuuksista vähäisten yksittäisten poikkeusten myöntämiseen tyyppihyväksynnässä, jos poikkeus ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua;

4) mikä on piensarjatyyppeihin hyväksyntällä hyväksyttävien ajoneuvojen suurin rekisteriin merkittävä määrä vuodessa;

5) millä ehdoin toisessa ETA-valtiossa myönnetty piensarjatyyppeihin hyväksyntä on voimassa Suomessa.

41 §

Vaatimustenmukaisuustodistus ja hyväksyntämerkintä

Ajoneuvon valmistajan on laadittava vaatimustenmukaisuustodistus ajoneuvon valmistusvaiheen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuustodistusta ei kuitenkaan saa laatia piensarjatyyppeihin hyväksytyille ajoneuvoille.

Valmistajan on kiinnitettävä kuhunkin tyyppihyväksynnän mukaisesti valmistettuun osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön kaupallinen tai tavaramerkkinsä ja tyyppimerkintä. Jos erityisdirektiivissä niin säädetään tai E-säännössä määrätään, kuhunkin osaan ja erilliseen tekniseen yksikköön on kiinnitettävä tyyppihyväksyntänumero tai -merkki, jolloin valmistajan ei tarvitse kiinnittää kaupallista merkkiä tai tavaramerkkiä ja tyyppimerkintää.

Vaatimustenmukaisuustodistuksen laatimisesta osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle sekä vaatimustenmukaisuustodistuksen toimittamisesta, todistukseen merkittävistä tiedoista ja osan tai erillisen teknisen yksikön käytön rajoituksia ja asennusta koskevien edellytysten ilmoittamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voidaan myös säätää, ettei tavaramerkkiä tai tyyppimerkintää taikka muuta hyväksyntämerkintää tarvitse merkitä.

42 §

*Suomessa hyväksytyin tyypin
vaatimustenvastaisuuden ja vaarallisuuden
edellyttämät toimet*

Jos hyväksyntäviranomainen havaitsee tai saa tiedon, että sen hyväksymät ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt eivät ole hyväksyntäviranomaisen hyväksymän tyypin vaatimusten mukaisia tai ovat vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle, hyväksyntäviranomaisen on toteutettava aiheelliset toimenpiteet varmistaakseen, että valmistetut ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt saadaan jälleen hyväksytyin tyypin vaatimusten mukaisiksi tai niistä aiheutuva vaara poistettua. Tässä tarkoituksessa hyväksyntäviranomaisella on oikeus:

- 1) kieltää tilapäisesti tai pysyvästi vaatimusten vastaisen tai vaarallisen ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistus, kaupan pitäminen, myynti ja muu luovuttaminen sekä käyttö;
- 2) vaatia sellaisten muutosten tekemistä ajoneuvoon, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön, että vaatimukset täyttyvät tai vaara poistuu, ja vaatia tuloksen osoittamista;
- 3) velvoittaa ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistaja, maahantuoja tai myyjä julkisesti ilmoittamaan ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön vaatimustenvastaisuudesta tai siihen liittyvästä vaarasta sekä itse antaa tällainen ilmoitus valmistajan, maahantuojan tai myyjän kustannuksella;
- 4) velvoittaa valmistaja, maahantuoja tai myyjä korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos hyväksyntäviranomainen käyttää jotakin 1—3 kohdassa tarkoitettua oikeutta.

Hyväksyntäviranomainen voi tehostaa antamaansa kieltoa sekä korjaus- tai ilmoituskehotusta uhkasakolla tai teettämishallalla siten kuin uhkasakko-laissa (1113/1990) säädetään.

Hyväksyntäviranomainen maksaa teettäen suoritettujen toimenpiteiden kustannukset. Sanotut kustannukset saadaan periä asianosaiselta ilman tuomiota tai päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen

perimisestä ulosottoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

Jolleivät 1 ja 2 momentissa tarkoitetut toimenpiteet johda 1 momentissa tarkoitettuun tulokseen, hyväksyntäviranomainen voi tarvittaessa peruuttaa tyyppi hyväksynnän.

43 §

*Suomessa hyväksytyin tyypin
vaatimustenvastaisuudesta ilmoittaminen*

Jos 42 §:ssä tarkoitettussa tapauksessa on kyse EY-tyyppi hyväksynnästä, hyväksyntäviranomaisen on ilmoitettava toteutetut toimenpiteet muiden ETA-valtioiden hyväksyntäviranomaisille. Jos kyse on Geneven sopimuksen nojalla myönnetystä tyyppi hyväksynnästä, hyväksyntäviranomaisen on ilmoitettava toteutetut toimenpiteet asianomaista sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille. Tällainen ilmoitus voidaan tehdä salassapitovelvollisuuden estämättä.

44 §

*Toisessa valtiossa hyväksytyin tyypin
vaatimustenvastaisuus*

Jos hyväksyntäviranomainen arvioi, että toisessa ETA-valtiossa tai, jos kyse on Geneven sopimuksen nojalla myönnetystä hyväksynnästä, asianomaista E-sääntöä soveltavassa valtiossa tyyppi hyväksytty vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustettu ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö ei ole hyväksytyin tyypin vaatimusten mukainen, hyväksyntäviranomainen voi pyytää tyyppi hyväksynnän antanutta valtiota tarkastamaan, että valmistetut ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat hyväksytyin tyypin vaatimusten mukaisia.

45 §

Tuotannon vaatimustenmukaisuuteen liittyvät toimenpiteet

Luovuttaessaan ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistaja ja valmistajan edustaja ovat velvollisia huolehtimaan, että ajoneuvo, osa ja tekninen yksikkö on rakenteeltaan, varusteiltaan ja kunnoltaan hyväksytyyn tyyppiin mukainen.

Hyväksyntäviranomaisen on varmistuttava ennen hyväksynnän myöntämistä riittävästä menettelyistä, joilla taataan tehokas tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonta, ja toteutettava tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaa koskevat toimenpiteet. Hyväksyntäviranomainen voi teettää osia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta tutkimuslaitoksella.

Vaatimustenmukaisuuden valvonta toimitetaan hyväksynnän hakijan kustannuksella. Hyväksyntäviranomaisella ja tutkimuslaitoksella on valvonnan suorittamiseksi oikeus:

- 1) päästä ajoneuvojen, osien, järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden valmistus-, varastointi-, myynti-, asennus-, korjaus- ja tarkastuspaikkoihin;
- 2) ottaa näytteitä tuotannosta ja suorittaa määräväläin erityisdirektiiveissä säädetyt tai E-säännöissä määrätyt testit tai laskelmat;
- 3) saada tarvittaessa käyttöönsä kunkin hyväksytyyn tyyppiin laadun ja vaatimustenmukaisuuden tarkastamiseksi tarvittava aineisto;
- 4) tarkastaa tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontamenetelmät.

Tarkastusta ja valvontaa ei kuitenkaan saa suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa. Jos hyväksyntäviranomainen teettää vaatimustenmukaisuuden valvontaa tutkimuslaitoksella, laitoksen on noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/1966), asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa (74/1954) ja kielilaisissa (148/1922) säädetään.

46 §

Tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta tehtävä sopimus

Sen varmistamiseksi, että tuotannossa olevat osat, järjestelmät, erilliset tekniset yksiköt ja ajoneuvot ovat hyväksytyyn tyyppiin mukaisia, hyväksyntäviranomainen tekee valmistajan kanssa sopimuksen valmistajan suorittaman vaatimustenmukaisuuden valvonnan menetelmistä ja kattavuudesta sekä testien ja laskelmien tulosten kirjaamisesta ja liiteasiakirjojen saatavilla olosta hyväksyntäviranomaisen kanssa sovitun ajan. Tämä aika ei saa olla pidempi kuin 10 vuotta. Jos valmistaja rikkoo 1 momentissa tarkoitettua sopimusta, hyväksyntäviranomainen voi peruuttaa hyväksynnän määräajaksi tai kokonaan.

47 §

Tutkimuslaitokselle myönnettävä hyväksyntä

Tutkimuslaitoksen on suorittamiensa tarkastusten, mittauksen, testien ja laskelmien osalta täytettävä testauslaboratorioiden toimintaa koskevassa yhdenmukaistetussa standardissa SFS-EN 45001:1990 tai SFS-EN 17025:2000 olevat vaatimukset. Valmistajaa ei saa hyväksyä tutkimuslaitokseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy 1 momentissa tarkoitetut vaatimukset täyttävän tutkimuslaitoksen suorittamaan 36 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä ja laskelmia sekä 45 §:ssä tarkoitettua vaatimustenmukaisuuden valvontaa. Tutkimuslaitoksen hyväksyntä voidaan antaa määräajaksi. Tutkimuslaitokselle voidaan hyväksyntää myönnettäessä asettaa sen toimintaa koskevia välttämättömiä vaatimuksia, rajoituksia ja muita ehtoja, joilla varmistetaan hyväksyntää edellyttävien tehtävien asianmukainen suorittaminen. Tutkimuslaitoksen on ilmoitettava toimintansa sellaisista muutoksista, joilla on vaikutusta tutkimuslaitoksen hyväksynnän edellytyksiin.

Tutkimuslaitokselle asetettujen vaatimusten, rajoitusten ja ehtojen täyttämisen osoittamisesta ja tutkimuslaitoksen

ilmoittamisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

48 §

Ulkomaisen tutkimuslaitoksen tunnustaminen

Suomi tunnustaa ETA-valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen ja asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen suorittamat tarkastukset, mittaukset, testit ja laskelmat.

49 §

Tutkimuslaitoksen valvonta

Tutkimuslaitoksen on pidettävä rekisteriä tekemistään tarkastuksista, mittauksista, testeistä ja laskelmista.

Hyväksyntäviranomaisen valvoo tutkimuslaitoksen toimintaa niiden tarkastusten, mittausten, testien ja laskelmien osalta, joita laitos on 47 §:n 2 momentin nojalla hyväksytty suorittamaan, ja varmistaa määräajoin, että säädetty vaatimukset täyttyvät. Valvonnan toimittamiseksi hyväksyntäviranomaisella ja sen käyttämällä asiantuntijalla on oikeus päästä tutkimuslaitoksen niihin tiloihin, joissa tarkastuksia, mittauksia, testejä ja laskelmia suoritetaan, ja saada salassapitovelvollisuuden estämättä käyttöönsä tutkimuslaitoksen riippumattomuutta sekä henkilöstöä, järjestelmiä, laitteistoa ja välineitä samoin kuin tarkastuksia, mittauksia, testejä ja laskelmia koskeva aineisto. Valvonta suoritetaan tutkimuslaitoksen kustannuksella. Jos hyväksyntäviranomaisen valvonnassaan havaitsee, että tutkimuslaitos ei täytä säädettyjä vaatimuksia tai toimii 36 §:n 1 momentissa tai 45 §:ssä tarkoitetuissa tehtävissään säännösten vastaisesti, sen on annettava tästä tieto liikenne- ja viestintäministeriölle.

Hyväksyntäviranomaisella on oikeus antaa salassapitovelvollisuuden estämättä 1 momentissa tarkoitettut tiedot liikenne- ja viestintäministeriölle.

50 §

Tutkimuslaitokselle myönnetyn hyväksynnän peruuttaminen

Jos 47 §:n 2 momentissa tarkoitettu tutkimuslaitos ei täytä säädettyjä vaatimuksia tai toimii tässä luvussa tarkoitettussa toiminnassa säännösten vastaisesti, liikenne- ja viestintäministeriö voi antaa tutkimuslaitokselle huomautuksen tai varoituksen taikka peruuttaa myönnetyn hyväksynnän määräajaksi tai kokonaan.

6 luku

Ajoneuvon määräaikaikatsastus

51 §

Katsastamattoman ajoneuvon käyttökielto

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun käyttö liikenteessä on kielletty (*käyttökielto*), jollei ajoneuvoa ole hyväksytty määräaikaikatsastuksessa. Valtioneuvoston asetuksella säädetään katsastuksen määräajoista ja siitä, mitä moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja perävaunuja määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee. Ajoneuvon, jota ei ole säädettyyn määräaikaan mennessä hyväksytty määräaikaikatsastuksessa, käyttämisestä rajoitetusti liikenteessä säädetään valtioneuvoston asetuksella. Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon määräaikaikatsastuksesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

52 §

Edellytykset määräaikaikatsastuksen suorittamiselle

Jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty taikka jos liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksu on laiminlyöty, ajoneuvon määräaikaikatsastusta ei saa aloittaa eikä jälkitarkastusta suorittaa. Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaikatsastus saadaan suorittaa, jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

Veron laiminlyönteä saneerausmenettelyn ja velkajärjestelyn vaikutuksesta käyttökieltoon ja ajoneuvon kohdistuvien verojen ja maksujen laiminlyönnistä johtuneesta käyttökiellosta sekä liikennevakuutusmaksun tarkastamisesta määräaikaikatsastuksen yhteydessä säädetään erikseen.

53 §

Määräaikaikatsastuksen sisältö

Ajoneuvo on esitettävä määräaikaikatsastukseen ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamiseksi. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin määräaikaikatsastuksen sisällöstä.

54 §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaikatsastuksessa

Ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaikatsastuksessa, jos siinä ei ole havaittu liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää taikka ympäristön kannalta huomattavaa vikaa tai puutteellisuutta. Jollei ajoneuvoa hyväksytä määräaikaikatsastuksessa, se on hylättävä. Hylkäysperusteista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

55 §

Määräaikaikatsastuksen keskeyttäminen

Edellä 54 §:ssä säädetystä poiketen määräaikaikatsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä. Määräaikaikatsastusta voidaan kuitenkin jatkaa, jos esitetään selvitys, jonka perusteella ajoneuvo voidaan luotettavasti yksilöidä. Määräaikaikatsastuksen keskeyttämisestä ja muista keskeyttämisen syistä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

56 §

Ajokieltoon määrääminen määräaikaikatsastuksessa

Jos määräaikaikatsastuksessa havaittu vika tai puutteellisuus aiheuttaa välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle, ajoneuvo on katsastuksessa hylkäämisen lisäksi määrättävä ajokieltoon (*ajokielto*). Ajokiellon perusteista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin katsastuksessa havaitut viat ja puutteellisuudet on korjattu ja ajoneuvo hyväksytty katsastuksessa. Merkittävän ympäristöhaitan vuoksi ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä, kun ajokiellon aiheuttanut vika tai puutteellisuus on korjattu ja ajoneuvon ajokielto poistettu katsastuksessa. Valtioneuvoston asetuksella säädetään ajokiellon merkitsemisestä ja siitä, millä ehdoin ajokieltoon määrätyn ajoneuvon saa kuljettaa säilytettäväksi, korjattavaksi ja katsastettavaksi.

57 §

Vikojen ja puutteellisuuksien korjaaminen

Jos määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa ei ole määrätty ajokieltoon, ajoneuvon viat ja puutteellisuudet on korjattava mahdollisimman pian. Jos

hylkäyksen perustana olevia vikoja ja puutteellisuuksia ei ole korjattu ja ajoneuvoa hyväksytty katsastuksessa valtioneuvoston asetuksella säädettyä aikana, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä. Valtioneuvoston asetuksella säädetään näin käyttökieltoon joutuneen ajoneuvon käyttämisestä rajoitetusti liikenteessä.

Määräaikaiskatsastuksessa todetut vähäiset viat ja puutteellisuudet on määrättävä korjattavaksi kohtuullisen ajan kuluessa.

58 §

Katsastustodistus

Määräaikaiskatsastuksesta annettavasta todistuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Todistus on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana, jollei valtioneuvoston asetuksella toisin säädetä.

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle määräajoin suoritettavasta katsastuksesta annettu todistus on voimassa Suomessa.

59 §

Katsastuksen suorittaja

Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (1099/1998).

7 luku

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastus

60 §

Rekisteröintikatsastus

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on ennen liikenteeseen käyttöön ottoa ja rekisteriin merkitsemistä oltava hyväksytty enintään kolme kuukautta aikaisemmin suoritettussa rekisteröintikatsastuksessa. Rekisteröintikatsastukseen ei kuitenkaan tarvitse esittää ennakoilmoitettua ja

valmiina ajoneuvona tyyppihyväksyttyä ajoneuvoa, jonka tyyppihyväksyntä on rekisteröintiajankohtana voimassa ja jonka rakennetta tai varusteita ei ole tyyppihyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu.

Jos ajoneuvo on poistettu rekisteristä vaurioituneena liikenne- tai autovakuutusasioita hoitavan yhteisön ilmoituksesta taikka Ajoneuvohallintokeskus tai poliisi harkitsee katsastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muiden erityisten syiden takia, ajoneuvon on oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa ennen sen ottamista uudelleen käyttöön liikenteessä.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa, mitä muita kuin 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja ei tarvitse esittää rekisteröintikatsastukseen, rekisteröintikatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä rekisteröintikatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin samoin kuin Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon rekisteröintikatsastuksesta.

61 §

Muutuskatsastus

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen ottamista käyttöön esitettävä muutuskatsastukseen, jos ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta muutetaan olennaisesti tai siihen liitetään tai siitä poistetaan osia tai varusteita, jotka muuttavat merkittävästi ajoneuvon ominaisuuksia tai käyttötarkoitusta. Ajoneuvo on esitettävä muutuskatsastukseen myös, jos ajoneuvon kohdistuvan veron tai maksun edellytykset muuttuvat taikka ajoneuvon luokittelu- tai alaluokittelutieto ei enää pidä paikkaansa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää poikkeuksia velvollisuudesta esittää muutuskatsastukseen ajoneuvon tilapäisiä tai vähäisiä muutoksia. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin muutuskatsastuksen suorittamisesta ja siitä

annettavasta todistuksesta sekä muutoksastasta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin.

62 §

Kytkekatsastus

M- ja N-luokan ajoneuvo ja siihen kytkettävä O-luokan ajoneuvo on esitettävä kytkekatsastukseen ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kyseessä on erikoiskuljetukseen käytettävä ajoneuvoyhdistelmä tai jos ajoneuvojen mekaaniset kytkekäsitteet, sähköjohtojen kytkentä ja paineilmajarruilla varustetussa ajoneuvossa paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus ja sijoitus poikkeavat yleisesti ajoneuvoissa käytettävistä kytkekäsitteistä. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa kytkekatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä kytkekatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, minkä direktiivin, E-säännön tai standardin mukaisia kytkekäsitteitä on pidettävä yleisesti käytössä olevina.

63 §

Määräaikaiskatsastusta koskevien säännösten soveltaminen muihin katsastuksiin

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkekatsastukseen sovelletaan, mitä 52, 54—57 ja 59 §:ssä säädetään. M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvon, jota ei vielä ole merkitty rekisteriin, rekisteröintikatsastuksen saa kuitenkin 52 §:ssä olevasta kiellosta huolimatta suorittaa.

8 luku

Ajoneuvon rekisteröinti

64 §

Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon omistaja ja haltija ovat velvollisia ilmoittamaan ajoneuvon rekisteritiedot ja niissä tapahtuneet muutokset rekisteriin.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa ja vain satunnaisesti tai tilapäisesti tieliikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevista poikkeuksista rekisteröintivelvollisuudesta.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään rekisteri-ilmoituksen tekijästä ja rekisteri-ilmoituksen määräajasta.

Puolustusministeriön asetuksella säädetään, mitkä sotilasajoneuvot merkitään tässä laissa tarkoitettuun rekisteriin ja mitkä puolustusvoimien pitämään sotilasajoneuvorekisteriin, sekä sotilasajoneuvorekisteristä ja rekisteröintiasioiden hoitamisesta puolustusvoimissa.

65 §

Oikeus ennakoilmoituksen tekemiseen

Ajoneuvon valmistaja ja valmistajan edustaja tai, jos ajoneuvon on tuonut maahan muu kuin valmistajan edustaja, ajoneuvon maahantuoja voivat ennakoilmoittaa ennen ensirekisteröintiä ajoneuvon yksilöintitiedot ja tekniset tiedot rekisteriin. Ennakoilmoituksen voi tehdä se:

- 1) joka on merkitty Suomessa yritys- ja yhteisötietojärjestelmään;
- 2) joka on autoverolain 39 §:ssä tarkoitettu rekisteröity verovelvollinen, jos yhteisö ennakoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja, tai joka on tullin rekisteröity luottoasiakas, jos yhteisö ennakoilmoittaa ETA-valtioiden ulkopuolelta maahan tuomiaan muita kuin autoveron alaisia ajoneuvoja;
- 3) joka on vakavarainen ja asiantunteva;
- 4) joka saa käyttöönsä ajoneuvon rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot ja M₁- tai L-luokan ajoneuvon

vaatimustenmukaisuustodistuksen tai muun ajoneuvon tyyppi hyväksyntätodistuksen; ja 5) jolla on sopimus Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa tietojen toimittamisesta automaattista tietojenkäsittelyä hyväksi käyttäen. Ajoneuvon ennakoilmoittamisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

66 §

Ajoneuvon hyväksyminen rekisteriin

Ajoneuvon ensirekisteröinnin yleisenä edellytyksenä on, että ajoneuvoon kohdistuvan veron tai maksun suorittamisesta, ajoneuvon omistusoikeudesta ja säädetyn liikennevakuutuksen ottamisesta esitetään asianmukainen selvitys. Vastaavat selvitykset on esitettävä ajoneuvon uudelleenrekisteröinnin ja muutosrekisteröinnin yhteydessä, jollei valtioneuvoston asetuksella toisin säädetä.

Jos ajoneuvo täyttää 1 momentissa mainitut ehdot, valmis tyyppi hyväksytyä tyyppiä oleva uusi ajoneuvo, rekisteröintikatsastettu ajoneuvo ja sellainen rekisteröintikatsastuksesta vapautettu ajoneuvo, joka täyttää Suomessa voimassa olevat vaatimukset, on hyväksyttävä merkittäväksi rekisteriin.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ajoneuvon rekisteriin merkitsemisen edellytyksistä, rekisteri-ilmoituksen tekemisestä ja haltijan ilmoittamisesta.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään lisäksi:

- 1) rekisteröinnistä annettavasta todistuksesta ja sen pitämisestä mukana ajoneuvossa;
- 2) rekisteritunnuksesta ja -kilvistä;
- 3) kansallisuustunnuksesta;
- 4) ajoneuvon poistamisesta rekisteristä;
- 5) ajoneuvon rekisteröinnistä maasta vientiä ja autokiinnitystä varten;
- 6) muista rekisteröintiin liittyvistä asioista.

67 §

Kieltäytyminen rekisteröimästä vaarallista ajoneuvoa

Jos Ajoneuvohallintokeskus arvioi, että tietyn tyyppiset ajoneuvot ovat vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle, vaikka ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, se voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää rekisteröimästä tällaista ajoneuvoa. Ajoneuvohallintokeskuksen on viipymättä salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoitettava tästä muiden ETA-valtioiden hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille ja komissiolle sekä ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt.

Jos tyyppi hyväksynnän antanut jäsenvaltio riitauttaa sille ilmoitetun väitetyn liikenneturvallisuudelle aiheutuvan vaaran, Ajoneuvohallintokeskuksen on pyrittävä ratkaisemaan erimielisyys neuvottelulla hyväksynnän myöntäneen viranomaisen kanssa. Komissiolle on ilmoitettava asiasta.

68 §

Kieltäytyminen rekisteröimästä ajoneuvoa uudelleen

Vakuutuksen perusteella lunastettua ja tuhoutuneena poistettavaksi ilmoitettua ajoneuvoa tai muusta syystä lopullisesti rekisteristä poistettua ajoneuvoa ei saa enää merkitä uudelleen rekisteriin. Ajoneuvoa ei myöskään merkitä uudelleen rekisteriin, jos autoverosta päättävä viranomainen on asettanut rekisteröintikiellon autoveroodun ehdoksi ja asianomainen on saanut tämän edun hyväkseen. Jos ensirekisteröinnin yhteydessä asetetut autoveroodun ehdot eivät ole toteutuneet, ajoneuvon saa merkitä uudelleen rekisteriin vain, jos veron maksuunpanija sen hyväksyy.

69 §

Sarjan viimeiset ajoneuvot

Hyväksyntäviranomainen voi ajoneuvon valmistajan hakemuksesta määrällisen

rajoituksen ja rajallisen ajan huomioon ottaen sallia rekisteröitäväksi uusia ajoneuvoja ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton, jos ne vastaavat ajoneuvotyyppiä, jonka tyyppihyväksyntä ei ole enää voimassa. Tätä säännöstä sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin:

- 1) jotka olivat ETA-valtioiden alueella, kun tyyppihyväksynnän voimassaolo loppui;
- 2) jotka ovat varustettuja voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai kansallisen tyyppihyväksynnän voimassaoloa osoittavalla todistuksella, joka oli annettu kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnän ollessa vielä voimassa; ja
- 3) joita ei oltu vielä rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.

Vanhentuneella vaatimustenmukaisuustodistuksella tai tyyppihyväksyntätodistuksella rekisteröitävien ajoneuvojen enimmäismäärästä, vanhentuneen vaatimustenmukaisuustodistuksen tai tyyppihyväksyntätodistuksen voimassaoloajasta ja menettelystä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

9 luku

Tekninen tienvarsitarkastus

70 §

Teknisen tienvarsitarkastuksen sisältö

Teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastetaan siinä laajuudessa kuin tarkastuksen suorittaja katsoo sen tarkoituksenmukaiseksi tieliikenteessä käytetyn ajoneuvon kunto siltä osin kuin se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön sekä rekisteriin merkityt tiedot. Teknisen tienvarsitarkastuksen sisällöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

71 §

Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet

Ajoneuvon kuljettaja on velvollinen sallimaan teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamisen.

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi:

1) ajoneuvon kuljettaja on velvollinen vaadittaessa esittämään poliisimiehelle, tullimiehelle ja rajavartiomiehelle sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla katsastuksia suorittavalle henkilölle ajoneuvon rekisteröinnistä annetun todistuksen, katsastustodistuksen ja muun vaatimustenmukaisuuden osoittavan asiakirjan, jonka mukana pitämiseen hän on velvollinen;

2) poliisimiehellä, tullimiehellä ja rajavartiomiehellä sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla katsastuksia suorittavalla henkilöllä on oikeus ajoneuvon kuljettajan estämättä päästä ajoneuvoon sisälle ja tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa.

Poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen oikeudesta pysäyttää ajoneuvo ja kuljettajan velvollisuudesta noudattaa poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen antamia määräyksiä säädetään tieliikennelain 7 luvussa.

72 §

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen

Tekninen tienvarsitarkastus suoritetaan ilman ennakoilmoitusta tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä. Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaja voi kuitenkin ilmoittaa tarkastusten suorittamisesta ennakolta, jos ilmoittamisella pyritään tehostamaan ajoneuvoa koskevien säännösten noudattamista. Jos tekninen tienvarsitarkastus suoritetaan katsastustoimipaikan läheisyydessä, ajoneuvo voidaan määrätä tarkastettavaksi tähän katsastustoimipaikkaan.

Tekniset tienvarsitarkastukset on suoritettava tasapuolisesti ja siten, että niistä ei aiheudu vaaraa tai kohtuutonta haittaa muulle

liikenteelle taikka tarpeetonta viivytystä tai muuta kohtuutonta haittaa tarkastettavalle.

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamisesta säädetään tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Ajoneuvohallintokeskus voi antaa tarkempia ohjeita teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamisesta.

73 §

Raportti teknisestä tienvarsitarkastuksesta

Teknisestä tienvarsitarkastuksesta annetaan ajoneuvon kuljettajalle raportti, jollei valtioneuvoston asetuksella toisin säädetä. Raportista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

74 §

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaja

Tekniset tienvarsitarkastukset suorittaa poliisi. Myös tullilaitos ja rajavartiolaitos suorittavat teknisiä tienvarsitarkastuksia toimialueellaan.

Ajoneuvohallintokeskus järjestää teknisiin tienvarsitarkastuksiin ajoneuvon teknisen asiantuntemuksen tarkastuksen suorittajan avuksi sopimalla katsastustoimipaikkojen kanssa katsastusten suorittamiseen oikeutettujen henkilöiden osallistumisesta tarkastuksiin siinä laajuudessa kuin tarkastuksen suorittaja ja Ajoneuvohallintokeskus sopivat. Tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla katsastuksia suorittavalla henkilöllä tulee olla katsastustoimipaikan antama todistus oikeudesta osallistua asiantuntijana tekniseen tienvarsitarkastukseen. Todistus on pyydettyessä esitettävä tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle. Ajoneuvohallintokeskuksen oikeudesta osallistua tekniseen tienvarsitarkastukseen säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa.

75 §

Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon ulkomailla todetut puutteellisuudet

Jos ulkomainen toimivaltainen viranomaisilmoittaa Suomessa rekisteröidyn tai täällä käyttöön otetun ajoneuvon vakavista vioista tai puutteellisuuksista, jotka on havaittu ajoneuvossa sille ulkomailla suoritetussa teknisessä tienvarsitarkastuksessa, poliisi voi määrätä ajoneuvon 85 §:ssä tarkoitettuun valvontakatsastukseen Suomessa uhalla, että ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, ellei sitä ole esitetty poliisin määräämänä aikana valvontakatsastukseen. Valtioneuvoston asetuksella säädetään siitä, millä ehdoin tällaisen käyttökiellossa olevan ajoneuvon saa kuljettaa valvontakatsastukseen.

Ajoneuvohallintokeskuksella on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa ulkomaiselta viranomaiselta saamansa 1 momentissa tarkoitettut tiedot poliisille.

76 §

Tietojen vaihto ja muu yhteistyö muiden valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan viranomaisten välillä

Poliisin, tullilaitoksen, rajavartiolaitoksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen on toimialallaan avustettava ETA-valtioiden toimivaltaisia viranomaisia siten kuin Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/30/EY 7 artiklassa tarkoitetaan.

Ajoneuvohallintokeskus ilmoittaa 1 momentissa mainitun direktiivin 7 artiklan 2 kohdan 1 ja 3 alakohdassa tarkoitettut tiedot asianomaisen valtion tai Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaiselle viranomaiselle. Samalla Ajoneuvohallintokeskus voi pyytää kyseisen valtion tai Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaista viranomaista ryhtymään 7 artiklan 2 kohdan 2 alakohdassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

Poliisilla, tullilaitoksella ja rajavartiolaitoksella on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa teknisissä tienvarsitarkastuksissa saamansa 2 momentissa tarkoitettut tiedot Ajoneuvohallintokeskukselle, jolla on oikeus luovuttaa nämä ja muut 2 momentissa tarkoitettut tiedot asianomaisen valtion

toimivaltaiselle viranomaiselle.
Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettusta tietojen toimittamisesta ja pyynnöstä toimenpiteisiin ryhtymiseksi.

77 §

*Kansainvälinen raportointi teknisistä
tienvarsitarkastuksista*

Teknisistä tienvarsitarkastuksista tehtävien raporttien toimittamisesta Ajoneuvohallintokeskukselle ja komissiolle sekä yhteystietojen ja pyyntöjen toimittamisesta ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

10 luku

**Ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen
yksikön sekä polkupyörän käyttöoikeus ja
käytön estäminen sekä korjausvelvoite**

78 §

*Osan ja erillisen teknisen yksikön
käyttöoikeus*

Tyyppihyväksyttyä osaa tai erillistä teknistä yksikköä saa käyttää liikenteessä, jos se täyttää tyyppihyväksyntään liittyvien edellytysten lisäksi muut liikenteessä käyttöön liittyvät vaatimukset.

79 §

*Osan, erillisen teknisen yksikön ja
polkupyörän kaupan valvonta*

Ajoneuvohallintokeskus on 78 §:ssä tarkoitettujen osien, erillisten teknisten yksiköiden ja polkupyörien valmistuksen ja kaupan valvontaviranomainen. Euroopan talousalueen ulkopuolelta Suomeen tapahtuvan tuonnin valvonnasta vastaa tullilaitos.

Edellä 6 §:n 2 momentissa tarkoitettu kieltö ei koske osia, erillisiä teknisiä yksiköitä eikä polkupyöriä, jotka käytössä kulumisen tai

muun syyn vuoksi ovat alkuperäiseen tarkoitukseensa kelpaamattomia, jos tästä ilmoitetaan näkyvästi kaupan olevaan osaan, erilliseen tekniseen yksikköön, polkupyörään tai sen pakkaukseen tehdyllä merkinnällä tai jos muuten käy selvästi ilmi, että osa, erillinen tekninen yksikkö tai polkupyörä myydään romuksi tai muuhun tarkoitukseen kuin sellaisenaan liikenteessä käytettäväksi.

80 §

*Vaaraa aiheuttava osa, erillinen tekninen
yksikkö ja polkupyörä*

Jos valvontaviranomainen arvioi, että muut kuin 42 §:ssä tarkoitettut tyyppihyväksytyt osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat vakavana vaarana liikenneturvallisudelle, vaikka ne on varustettu riittäväillä merkinnöillä, se voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää tällaisten osien ja erillisten teknisten yksiköiden myynnin tai käyttöönoton. Valvontaviranomaisen on tällaisessa tapauksessa meneteltävä kuten 44 §:ssä säädetään.

Jos polkupyörästä tai muusta kuin tyyppihyväksytyistä osasta tai erillisestä teknisestä yksiköstä aiheutuu vaaraa kuluttajan terveydelle tai omaisuudelle, sovelletaan, mitä tuoteturvallisuuslaissa (914/1986) säädetään.

81 §

Seloste

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että polkupyörää tai muuta kuin tyyppihyväksyttyä osaa tai erillistä teknistä yksikköä uutena myytäessä tai muuten luovutettaessa luovuttajan on annettava osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän mukana suomen- ja ruotsinkielinen seloste osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän oikeasta käyttötavasta, ajoneuvon asennettavaksi tarkoitettun osan ja erillisen teknisen yksikön asentamisesta ajoneuvoon ja muista tarpeellisiksi katsottavista seikoista.

82 §

Valvonnan toteuttaminen

Tarkastuksen suorittamiseksi poliisilla, valvontaviranomaisella ja valvontaviranomaisen tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla on oikeus päästä osien, erillisten teknisten yksiköiden ja polkupyörien maahantuontia, valmistusta tai kauppaa harjoittavan valmistus-, varastointi- ja myyntipaikkaan ja ottaa tutkimusta varten näytteitä sekä saada salassapitovelvollisuuden estämättä haltuunsa tarpeelliset osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän ominaisuuksia ja hyväksymistä koskevat asiakirjat ja tiedot. Tarkastusta ei kuitenkaan saa suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, ellei ole erityistä syytä epäillä, että 6 §:n 2 momentin säännöksiä on rikottu. Valvontaviranomaisella on oikeus tutkimuksen ajaksi kieltää epäilyksenalaisen osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän maahantuonti, valmistus ja luovuttaminen. Tutkimus on toimitettava kiireellisesti.

Näyte on tutkimuksen jälkeen palautettava tai, jos se joudutaan tutkimuksessa turmelemaan, valvontaviranomainen korvaa näytteen sen käyvän hinnan mukaan. Jos kuitenkin osa, erillinen tekninen yksikkö tai polkupyörä havaitaan tutkimuksessa sellaiseksi, että sen maahantuonti, valmistus tai myynti on kielletty, näytettä ei korvata ja maahantuontia, valmistusta tai kauppaa harjoittava vastaa tutkimuskustannuksista.

Valvontaviranomaisen osien, erillisten teknisten yksiköiden ja polkupyörien vaatimustenmukaisuuden valvontaan valtuuttamaan asiantuntijan on noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa, asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa ja kielilaissa säädetään.

Tarkastuksen suorittajan tulee viipymättä ilmoittaa suoritetusta tarkastuksesta ja siinä havaituista puutteista ja laiminlyönneistä valvontaviranomaiselle, jonka tulee

ilmoituksen saatuaan ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin.

83 §

Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus

Jos valvontaviranomainen havaitsee tai saa tiedon sellaisen 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän, jonka ei tarvitse olla hyväksyttyä tyyppiä, maahantuonnista, valmistuksesta Suomessa myytäväksi, kaupan pitämisestä, myynnistä tai muusta luovuttamisesta, valvontaviranomaisen on meneteltävä soveltuvin kohdin, kuten 42 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään.

Jolleivät 42 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetut toimenpiteet johda osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän saattamiseen vaatimustenmukaiseksi,

valvontaviranomainen voi määrätä valmistajan, maahantuojan ja myyjän hallussa olevan osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän hävitettäväksi tai määrätä, miten sen suhteen muutoin on meneteltävä.

84 §

Ajokieltoon määrääminen

Jos teknisessä tienvarsitarkastuksessa tai muutoin todetaan, ettei ajoneuvo rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan täytä säädettyjä vaatimuksia tai jos ajoneuvo on käyttökiellossa, poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi estää ajoneuvon käyttämisen liikenteessä ja määrätä ajoneuvon ajokieltoon ottamalla pois rekisterikilvet ja rekisteröinnistä annetun todistuksen tai muunlaisin tarvittavin keinoin. Jos ajoneuvossa oleva puutteellisuus ei aiheuta välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle, poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi ajoneuvon käyttöä estämättä määrätä ajan, jonka kuluessa puutteellisuus on korjattava.

Ajoneuvohallintokeskus voi määrätä ajoneuvon ajokieltoon, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu 7 §:n 2 momentissa tarkoitettujen säännösten vastaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään, millä ehdoin 1 ja 2 momentissa tarkoitettua ajoneuvon saa kuljettaa säilytettäväksi, korjattavaksi ja katsastettavaksi. Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös rekisterikilpien ja rekisteröinnistä annetun todistuksen käsittelystä ja palauttamisesta.

85 §

Valvontakatsastukseen määrääminen

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvon kunnossa ja erityisesti jarruissa havaitut puutteet voivat aiheuttaa sellaisen turvallisuusrisikin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa, hän voi määrätä ajoneuvon katsastettavaksi (*valvontakatsastus*). Ajoneuvohallintokeskus korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle. Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen myös, jos aikaisemmin annettua ajoneuvon korjauskehotusta ei ole noudatettu. Jos ajoneuvoa ei ole poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen määräämässä ajassa esitetty valvontakatsastukseen, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin se on hyväksytty myöhemmässä valvontakatsastuksessa.

Valvontakatsastukseen sovelletaan, mitä 53, 54 ja 56—58 §:ssä säädetään, jollei valtioneuvoston asetuksella toisin säädetä. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään siitä, millä ehdoin 1 momentin mukaisesti käyttökiellossa olevan ajoneuvon saa kuljettaa valvontakatsastukseen, ja toimenpiteistä, jos ajoneuvoa ei voida valvontakatsastuksessa luotettavasti

yksilöidä, sekä muista valvontakatsastukseen liittyvistä seikoista.

86 §

Ajoneuvon korjausvelvoite

Jos liikenteessä käytettäväksi hyväksytyssä M₁- tai L-luokan ajoneuvomallissa tai osassa tällaista mallia olevista ajoneuvoista todetaan virhe tai poikkeama, joka aiheuttaa merkittävää vaaraa liikenneturvallisuudelle tai huomattavaa haittaa ympäristölle, ajoneuvomallin valmistajan, valmistajan edustajan ja maahantuojan tulee ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle kaikki voimassa olevat takaisinkutsukampanjat, korjattavat kohteet ja suoritettua korjauksen tunnistusmerkinnät heti, kun ajoneuvon valmistaja on aloittanut kampanjan. Ajoneuvon valmistaja, valmistajan edustaja ja maahantuoja ovat velvollisia huolehtimaan siitä, että virhe tai poikkeama korjataan kaikkien Suomessa käytössä olevien sanottujen ajoneuvojen osalta. Ajoneuvon valmistajan, valmistajan edustajan ja maahantuojan tulee ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle, kun takaisinkutsukampanja on suoritettu ja kaikki ajoneuvot korjattu.

Jos kaikkia 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja ei ajoneuvon valmistajan, valmistajan edustajan tai maahantuojan toimin saada korjautettua, sen on ilmoitettava korjaamattomien ajoneuvojen valmistenumerot Ajoneuvohallintokeskukselle.

Ajoneuvohallintokeskuksen tulee toimittaa korjaamattomien ajoneuvojen omistajille kehoitus viedä ajoneuvonsa korjattavaksi. Katsastustoimipaikka voi antaa korjauskehotuksen ajoneuvon omistajalle tai haltijalle myös määräaikaikatsastuksen yhteydessä. Ajoneuvohallintokeskus voi poistamalla rekisteristä, määräämällä ajokieltoon tai muilla keinoin estää sellaisen ajoneuvon käytön, jota ei kehoituksesta huolimatta viedä korjattavaksi.

Viallisen ajoneuvon korjauksen korvausvelvollisuudesta säädetään

kuluttajansuojalaissa (38/1978).

11 luku

Järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennus ja korjaus

87 §

Asennus- ja korjauslupa

Seuraavien järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennukseen ja korjaukseen on hankittava lupa valvontaviranomaiselta:

- 1) taksamittarin asennus ja korjaus;
- 2) ajopiirturin asennus ja korjaus;
- 3) M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen paineilma- ja sähköjarrujärjestelmien korjaus;
- 4) ajoneuvon asennettavaksi määrätyn nopeudenrajoittimen asennus ja korjaus.

Luvanhaltijan suorittamista tarkastustehtävistä säädetään erikseen.

Lupaa ei vaadita sellaisiin 1 momentissa tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden vähäisiin asennus- ja korjaustöihin, joilla ei ole vaikutusta järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden toiminnan tarkkuuteen ja turvallisuuteen. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ilman lupaa suoritettavista asennus- ja korjaustöistä.

88 §

Asennuksen ja korjauksen valvontaviranomainen

Edellä 87 §:n 1 momentissa tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennuksen ja korjauksen valvontaviranomainen on Ajoneuvohallintokeskus.

89 §

Asennus- ja korjausluvan myöntämisen edellytykset

Järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön asennus- ja korjauslupa on myönnettävä hakijalle, joka täyttää seuraavat edellytykset:

- 1) hakija on merkitty yritys- ja yhteisötietojärjestelmään;
- 2) hakijalla on käytettävissään asennus- ja korjaustoiminnassa tarvittavat asianmukaiset työtilat;
- 3) hakijalla on käytettävissään asennus- ja korjaustoimintaa varten riittävän ammattitaitoinen henkilöstö;
- 4) hakijalla on käytettävissään toiminnan harjoittamiseen vaadittava laitteisto.

Taksamittarin asennukseen ja korjaukseen lupaa ei saa myöntää hakijalle, jonka toiminnasta omistussuhteen kautta tai muutoin vastaa taksiautoilija tai taksiautoilijoiden järjestö.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin siitä, millainen henkilöstön ammattitaito sekä millaiset työtilat ja korjauslaitteet kunkin 87 §:ssä tarkoitetun järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön asentajalla ja korjaajalla on oltava. Korjaustyöt voidaan jakaa luokkiin vaativuutensa perusteella ja asettaa eri luokille erilaiset vaatimukset. Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös toiminnasta tehtävistä ilmoituksista, asennus- ja korjausohjeista sekä siitä, kuinka suoritettujen asennus- ja korjaustyöt on kirjattava.

Jos luvan haltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä taikka asennus- tai korjaustyötä ei ole suoritettu asianmukaisesti, valvontaviranomainen voi antaa toiminnanharjoittajalle huomautuksen tai varoituksen taikka peruuttaa luvan määräajaksi tai kokonaan.

90 §

Korjauslupaa koskeva poikkeusvaltuus

Valvontaviranomainen voi erityisestä syystä myöntää määräajaksi poikkeuksen 89 §:ssä tarkoitetuista luvan myöntämisen edellytyksistä ehdolla, että asennus- ja korjaustyö voidaan puutteista huolimatta suorittaa asianmukaisesti.

91 §

Asennus- ja korjaustöiden rajoitukset

Asennus- ja korjausluvan haltija ei saa suorittaa omistamiensa tai hallitsemiensa ajoneuvojen taksamittarien, ajopiirturien eikä nopeudenrajoittimien asennus-, säätö- ja korjaustöitä.

Edellä 1 momentissa oleva kieltö ei koske ajoneuvokauppaa harjoittavan yrityksen tai ajoneuvojen maahantuojan omistamia myytävänä tai asiakkaan käyttöön varustettavina olevia ajoneuvoja. Kieltö ei koske myöskään linja- tai kuorma-autoliikenteen harjoittajaa tämän suorittaessa hallitsemiensa ajoneuvojen ajopiirturien asennustöitä ja niihin liittyviä sinetöintejä.

92 §

Valvonta

Tarkastuksen suorittamiseksi valvontaviranomaisella, poliisilla ja valvontaviranomaisen tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla on oikeus päästä 87 §:ssä tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden asennusta tai korjausta harjoittavan asennus- ja korjauspaikkaan. Tarkastusta ei kuitenkaan saa suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, ellei ole erityistä syytä epäillä, että 87 §:n 1 momentin tai 91 §:n säännöksiä on rikottu.

Valvontaviranomaisen tehtävään valtuuttamaan asiantuntijan on noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa, asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa ja kielilaissa säädetään.

Tarkastuksen suorittajan tulee viipymättä ja salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoittaa suoritetusta tarkastuksesta ja siinä havaituista puutteista ja laiminlyönneistä valvontaviranomaiselle, jonka tulee ilmoituksen saatuaan ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin puutteiden tai laiminlyöntien

poistamiseksi.

Valvontaviranomainen voi tarvittaessa peruuttaa määräajaksi tai kokonaan asennus- ja korjausluvan, jos 3 momentissa tarkoitettut toimet eivät johda puutteiden tai laiminlyöntien poistumiseen.

12 luku

Erinäiset säännökset

93 §

Ajoneuvon valmistajan ja maahantuojan erityisohjeet

Ajoneuvon valmistajan, valmistajan edustajan ja maahantuojan on toimitettava Ajoneuvohallintokeskukselle sen edellyttämät ajoneuvon katsastuksessa tai teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarvittavat ajoneuvon valmistajan erityisohjeet.

94 §

Tietojen ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja muuta määräaika- ja valvontakatsastusta sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin ja merkitsemisestä ajoneuvon rekisteröinnistä annettavaan todistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään erikseen.

95 §

Ajoneuvohallintokeskuksen muutosoikeus

Jos velvollisuus ilmoittaa ajoneuvo rekisteriin on laiminlyöty tai jos Ajoneuvohallintokeskus saa tiedon rekisteriin merkittävän tiedon muuttumisesta tai virheellisyydestä, Ajoneuvohallintokeskuksella on oikeus merkitä puuttuvat tiedot rekisteriin tai korjata virheelliset tiedot. Ajoneuvohallintokeskuksen on ennen muutoksen tekemistä annettava ajoneuvon

omistajan ja haltijan lausua käsityksensä muutoksen aiheellisuudesta, jos muutos vaikuttaa omistajan tai haltijan oikeuksiin. Jos virhe johtuu ilmoitusvelvollisen toimenpiteestä, Ajoneuvohallintokeskuksella on oikeus periä tältä virheen korjaamisesta aiheutuneet kustannukset. Muutoksen tehtyään Ajoneuvohallintokeskuksen on ilmoitettava siitä ajoneuvon omistajalle ja haltijalle.

96 §

Rangaistukset

Rangaistuksesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:ssä.

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) rikkoo 4 §:ssä säädettyä ajoneuvon turvallisuutta, vaatimustenmukaisuutta ja hallittavuutta koskevaa vaatimusta,

2) laiminlyö 5 tai 57 §:ssä säädetyn korjausvelvoitteen,

3) rikkoo 6 §:n 1 momentissa tai 8, 51, 56, 60, 75, 84 tai 85 §:ssä taikka 51 §:n nojalla säädettyä ajoneuvon käyttökieltoa tai ajokieltoa,

4) rikkoo 6 §:n 2 momentissa säädettyä valmistuksen, maahantuonnin, kaupan pitämisen, myynnin tai muun luovuttamisen kieltoa,

5) rikkoo 7 §:ssä säädettyä ajoneuvon rakenteen muuttamiskieltoa,

6) laiminlyö 9 §:ssä säädetyn velvollisuuden pitää ajoneuvo liikennekelpoisena,

7) laiminlyö 51 §:n nojalla säädetyn velvollisuuden pitää mukana liikenteestä poissaolosta tai ulkomailla olosta annettu todistus,

8) laiminlyö 58 §:ssä säädetyn velvollisuuden pitää mukana katsastuksesta annettu todistus tai 60—62 §:ssä säädetyn katsastusvelvollisuuden,

9) laiminlyö 64 §:n nojalla säädetyn ajoneuvon rekisteritietojen ilmoitusvelvollisuuden tai 66 §:n nojalla säädetyn velvollisuuden pitää mukana rekisteröinnistä annettu todistus,

10) rikkoo 66 §:n nojalla säädettyä vaatimusta rekisteritunnuksesta ja -kilvistä tai kansallisuustunnuksesta,

11) rikkoo 71 §:ssä säädettyä velvollisuutta sallia teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen,

12) kieltäytyy esittämästä 71 §:ssä tai toimittamasta 93 §:ssä tarkoitettuja asiakirjoja tai päästämästä 71 §:ssä mainittuja henkilöitä ajoneuvoon tai 82 §:ssä tarkoitettuja viranomaisia tai henkilöitä osien, erillisten teknisten yksiköiden tai polkupyörien maahantuontia, valmistusta tai kauppaan harjoittavan valmistus-, varasto- tai myyntipaikkaan tai ottamasta tutkimusta varten näytteitä taikka saamasta haltuunsa tarpeelliset osan, erillisen teknisen yksikön tai polkupyörän ominaisuuksia taikka hyväksymistä koskevat asiakirjat tai tiedot,

13) laiminlyö 81 §:n nojalla säädetyn selosteen antamisen,

14) suorittaa 87 §:ssä tarkoitettuja asennus- ja korjaustöitä ilman asianmukaista lupaa tai vastoin 91 §:ssä säädettyä rajoitusta, taikka

15) kieltäytyy päästämästä 92 §:ssä tarkoitettuja viranomaisia tai henkilöitä järjestelmien, osien tai erillisten teknisten yksiköiden asennus- tai korjauspaikkaan, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *ajoneuvorikkomuksesta sakkoon.*

97 §

Muutoksenhaku

Ajoneuvon hyväksyntää ja katsastusta koskevaan katsastustoimipaikan päätökseen sekä sopimusrekisteröijän rekisteröintiä koskevaan päätökseen haetaan oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta.

Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Ajoneuvohallintokeskuksen oikaisun johdosta antamaan päätökseen sekä tämän lain nojalla muutoin antamaan päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen haetaan myös muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Edellä 1 momentissa tarkoitettu päätös voidaan panna täytäntöön

oikaisuhakemuksesta huolimatta. Edellä 2 momentissa tarkoitettu päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta.

98 §

Tarkemmat säännökset ja ohjeet

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa erikoiskuljetusajoneuvoista ja erikoiskuljetusten suorittamisesta samoin kuin nastarenkaan nastojen lukumäärästä ja asennuksesta sekä nastojen massan ja pistovoiman mittaamisesta.

Ajoneuvohallintokeskus voi antaa tarkempia ohjeita katsastukseen liittyvien ilmoitusten tekemisestä, katsastuksessa käytettävistä asiakirjoista, rekisteröinnistä annettuun todistukseen tehtävistä merkinnöistä ja katsastustehtävien suorittamisesta.

99 §

Poliisin toimintaa koskevat tarkemmat määräykset ja ohjeet

Sisäasiainministeriö voi antaa poliisille tarkempia määräyksiä ja ohjeita tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan poliisille kuuluvien toimenpiteiden suorittamisesta.

Sisäasiainministeriö vahvistaa tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä poliisille säädetyissä toimenpiteissä käytettävien lomakkeiden kaavan teknisissä tienvarsitarkastuksissa annettavaa 73 §:ssä tarkoitettua raporttilomaketta lukuun ottamatta.

13 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

100 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Polkupyörän valmistusta, maahantuontia ja kauppaa koskevia 6 §:n 2 momentin ja 10 luvun säännöksiä sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2005 tai sen jälkeen maahantuotaviin tai valmistettaviin polkupyöriin.

Museoajoneuvon luokitusta koskevan 24 §:n 1 momentin säännös museoajoneuvon 30 vuoden ikärajaan tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2008, johon saakka sovelletaan ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) mukaista ikärajaa.

L-luokan ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntävaatimusta koskeva 32 §:n säännös tulee voimaan 17 päivänä kesäkuuta 2003.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

101 §

Kumottavat säännökset

Tällä lailla kumotaan:

- 1) liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta 14 päivänä heinäkuuta 1978 annettu laki (570/1978) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 2) liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta 5 päivänä tammikuuta 1979 annettu asetus (9/1979) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 3) liikennetarvikkeiden asennus- ja korjausluvan ehdoista 21 päivänä elokuuta 1992 annettu liikenneministeriön päätös (817/1992) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 4) ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 4 päivänä joulukuuta 1992 annettu asetus (1256/1992) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen lukuun ottamatta:
 - a) asetuksen 1 §:n 3 momentin säännöstä ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen soveltamisesta sotilasajoneuvoasetuksen (560/1992) 2 §:ssä määriteltyihin sotilasajoneuvoihin panssariajoneuvoa lukuun ottamatta siten kuin sotilasajoneuvoasetuksessa säädetään;
 - b) 13 §:n invataksin määritelmää;
 - c) 16 §:n eläinlääkintäauton määritelmää;
 - d) 17 §:n verovapaan matkailuauton määritelmää;

- e) 18 §:n verovapaan ruumisauton määritelmää;
 f) 19 §:n huoltoauton määritelmää;
 g) 20 §:n auton alustalle rakennetun työkoneen määritelmää;
 h) 28 §:n takaikkunan huurteenpoistolaitteen määritelmää;
 5) ajoneuvojen katsastuksesta 30 päivänä joulukuuta 1992 annettu asetus (1702/1992) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
 6) matkailuautoista ja matkailukoreista 20 päivänä joulukuuta 1991 annettu liikenneministeriön päätös (1207/1991);
 7) ajoneuvon rakenteen, varusteen tai osan kansainvälisestä hyväksymisestä 3 päivänä lokakuuta 1994 annettu liikenneministeriön päätös (874/1994).

102 §

Siirtymäsäännökset

Lupaviranomaisen ennen tämän lain voimaantuloa myöntämät vapautukset luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M₁-luokan ajoneuvossa 25 §:n 2 momentin mukaan vaadittavasta taksamittarista jäävät edelleen voimaan. Kaksi- ja kolmipyöräisille moottoriajoneuvoille 30 §:n 1 momentin 2 kohdassa mainitulla direktiivillä kumotun direktiivin 92/61/ETY mukaisesti myönnetty tyyppihyväksynät ja niiden nojalla annetut vaatimustenmukaisuustodistukset ovat

voimassa 9 päivään marraskuuta 2003 tai, jos ajoneuvon valmistaja sitä pyytää, 9 päivään marraskuuta 2004. Uusia tyyppihyväksyntöjä saa mainitun kumotun direktiivin mukaisesti antaa 9 päivään toukokuuta 2003.

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnetty 47 §:ssä tarkoitetut tutkimuslaitosten hyväksynät jäävät sellaisinaan voimaan.

Ajoneuvon valmistajan ja maahantuojan, joka on tämän lain voimaan tullessa voinut ennakkoilmoittaa ajoneuvoja rekisteriin, katsotaan täyttävän 65 §:ssä tarkoitetut vaatimukset 31 päivään joulukuuta 2003 saakka.

Liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta annetun lain nojalla myönnetty asennus- ja korjausluvut jäävät edelleen voimaan.

Mitä 89 §:n 2 momentissa säädetään kiellosta myöntää lupa taksamittarin asennukseen ja korjaukseen hakijalle, jonka toiminnasta omistussuhteen kautta tai muutoin vastaa taksiautoilija tai taksiautoilijoiden järjestö, ei estä ennen 1 päivää syyskuuta 1992 luvan saanutta yritystä, jonka toiminnasta omistussuhteen kautta vastaa taksiautoilijoiden järjestö, suorittamasta järjestöön kuuluvien taksiautoilijoiden omistamien tai hallitsemien autojen taksamittarien asennus- ja korjaustöitä sanotun luvan ehdoin ja rajoituksin.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan 101 §:ssä mainittujen kumottavien säädösten nojalla.

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 83, 83 a, 83 b ja 84 §, sellaisina kuin ne ovat, 83 ja 83 a § laissa 989/1992, 83 b § laissa 390/1998 ja 84 § laissa

1101/1998 ja 1127/1999, sekä
muutetaan 2 a §, 6 luvun otsikko, 85 §, 86 §:n 2 momentti, 87 §:n 3 momentti, 88 §:n 1 momentti, 89 §:n 1 momentti sekä 92, 96, 105, 107 ja 108 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 a § ja 87 §:n 3 momentti mainitussa laissa 989/1992, 86 §:n 2 momentti ja 105 § laissa 1479/1991, 88 §:n 1 momentti ja 89 §:n 1 momentti mainitussa laissa 390/1998, 92 § osaksi mainitussa laissa 989/1992 ja 108 § mainitussa laissa 989/1992 ja laissa 429/1996, seuraavasti:

2 a §

Ajoneuvojen määritelmät

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

- 1) *ajoneuvolla* maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla;
- 2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, moottoripyörä ja mopo sekä näihin luokkiin kuulumattomat L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;
- 3) *hinattavalla ajoneuvolla* toiseen ajoneuvon kytkevä ajoneuvoa; hinattavia ajoneuvoja ovat perävaunu ja hinattava laite;
- 4) *hälytysajoneuvolla* erityisin valo- ja äänimerkinantolaittein varustettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa; hälytysajoneuvoja ovat pelastus-, poliisi-, sotilaspoliisi- ja sairausauto sekä vastaava muu ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen tai tullilaitoksen virkakäytössä oleva ajoneuvo;
- 5) *sotilasajoneuvolla* puolustusvoimien hallinnassa olevaa ajoneuvoa sekä Suomessa olevaa Yhdistyneiden Kansakuntien rauhanturvaamistoimintaan tarkoitettua ajoneuvoa.

6 luku

Ajoneuvon käyttö

85 §

Vastuu ajoneuvon kunnosta

Ajoneuvolaissa (/20) säädetään siitä, kenellä on vastuu ajoneuvon kunnosta.

86 §

Ajoneuvon käyttäminen

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarpeetonta ja häiritsevää ajamista taajamassa ja moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevia rajoituksia.

87 §

Ajoneuvon mitat, massat ja kuormaaminen

Ajoneuvon suurimmista sallituista mitoista ja massoista, moottorikäyttöisen ja hinattavan ajoneuvon kytkentämitoista ja muista kytkennän ehdoista sekä ajoneuvon kuormaamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Ajoneuvohallintokeskus voi myöntää poikkeuksen muualla kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon mitoista ja massoista annetuista säännöksistä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tällaisen poikkeuksen voimassaoloajasta ja tarvittaessa muista ehdoista, vastavuoroisuuden noudattamisesta poikkeusta myönnettäessä sekä muista poikkeuksen myöntämisen edellytyksistä.

88 §

Turvavyön ja muun istuimen turvalaitteen käyttö

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta:

- 1) henkilöautossa;

2) linja-autossa, jonka suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja jossa ei ole erityisesti seisoville matkustajille varattuja paikkoja, lukuun ottamatta takaistuimella istuvia matkustajia;
 3) pakettiautossa;
 4) korilla varustetussa kolmi- ja nelipyörässä sekä kevyessä nelipyörässä.

89 §

Suojakypärän käyttö

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

- 1) moottoripyörällä;
- 2) kolmi- ja nelipyörällä sekä kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla;
- 3) mopolla;
- 4) moottorikelkalla.

92 §

Ajoneuvon käyttöä koskevien säännösten soveltaminen

Tässä luvussa olevia säännöksiä sovelletaan kaikkeen ajoneuvoliikenteeseen tiellä ja muualla sekä kaikkiin ajoneuvoihin ja niiden tarvikkeisiin. Säännöksiä ei kuitenkaan sovelleta sellaiseen ajoneuvoon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä työmaalla taikka tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- tai muulla vastaavalla alueella, ellei valtioneuvoston asetuksella toisin säädetä. Tällaisen ajoneuvon tulee olla rakenteeltaan turvallinen ja tarkoituksenmukainen.

Tämän luvun säännöksiä moottorikäyttöisestä ajoneuvosta sovelletaan myös moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kytkettävään hinattavaan ajoneuvoon, jollei valtioneuvoston asetuksella toisin säädetä.

96 §

Ajoneuvon käytön estäminen

Ajoneuvolaissa säädetään ajoneuvon käytön estämisestä ja ajoneuvon määräämisestä katsastettavaksi.

Jos ajoneuvo on kuormattu säännösten vastaisesti, poliisimies voi määrätä ylikuorman purettavaksi, virheellisen kuormauksen korjattavaksi tai tarvittaessa estää ajon jatkamisen. Poliisimies voi estää ajon jatkamisen ajoneuvolla, jossa on enemmän kuin sallittu määrä henkilöitä.

105 §

Pysäköintivirhe ja tarpeeton joutokäynti

Ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta tuomitaan rangaistus vain, jos pysäköintivirheestä on aiheutunut tai voinut aiheutua vakavaa vaaraa tai haittaa. Muutoin virheestä määrätään suoritettavaksi pysäköintivirhemaksu sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään. Pysäköintivirhemaksu määrätään myös 28 a §:ssä tarkoitetun pysäköintikiekon käyttöä koskevien säännösten rikkomisesta. Pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä myös 86 §:n 2 momentissa tarkoitettua moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevien säännösten rikkomisesta.

107 §

Kansainvälinen liikenne

Ulkomailla annetun ajokortin kelpoisuudesta Suomessa säädetään valtioneuvoston asetuksella.

108 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston

asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään talvi- ja nastarenkaiden käytöstä sekä oikeudesta käyttää maastoajoneuvoa tiellä.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi puolustusministeriön esityksestä sallia tiellä suoritettavien puolustusvoimien harjoitusten osalta poikkeuksia tämän lain säännöksistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa:

- 1) kuljettajaopetuksen antamisesta ja kuljettajantutkinnosta;
- 2) ajoneuvon kuljettajan terveydentilalle asetettavista tarkemmista vaatimuksista;
- 3) koululaisten ja päivähoitossa olevien lasten kuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, jos näihin

kuljetuksiin saadaan valtion tai kunnan tukea;

4) ajoneuvon kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä.

Eläinten kuljettamisesta moottorikäyttöisessä ja hinattavassa ajoneuvossa säädetään maa- ja metsätalousministeriön asetuksella.

Sotilaskuljetuksista kuorma- ja pakettiautolla säädetään puolustusministeriön asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Tieliikennelain nojalla annetut muut kuin ajoneuvolain (/20) 101 §:ssä mainitut säännökset jäävät edelleen voimaan, kunnes niistä toisin säädetään.

3.

Laki

luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain (343/1991) 5 ja 6 §, sellaisena kuin niistä on 6 § laissa 759/2000, seuraavasti:

5 §

Liikennelupa

Henkilöiden kuljettaminen tiellä autolla korvausta vastaan on ilman liikennelupaa kielletty lukuun ottamatta 6 §:ssä mainittuja kuljetuksia.

Korvausta vastaan tapahtuvaksi ei katsota yhden tai useamman matkustajan kuljettamista henkilöautolla vuorotteluperiaatetta noudattaen.

Jos henkilöitä kuljetetaan korvausta vastaan vuokratulla autolla, jonka kuljettajana toimii

sen vuokralleantaja tai vuokralleantajan palveluksessa oleva taikka vuokralleantajan tehtävään osoittama, välittäjä tai muulla näihin verrattavalla tavalla järjestämä henkilö, liikenteenharjoittajana pidetään vuokralleottajan asemesta vuokralleantajaa.

Liikennelupa tarvitaan henkilöiden kuljettamiseen tiellä autolla korvausta vastaan myös silloin, kun sopimus kuljetuksen suorittamiseksi on tehty tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten kiertämiseksi taikka jos olosuhteet osoittavat sitä tarkoitetun.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla;

2) suorittaa kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveystalveluihin kuuluvaa henkilöiden kuljetusta;

a) kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan; tai

b) kunnan tai kuntayhtymän palveluksessa olevan henkilön hallinnassa olevalla

henkilöautolla silloin, kun kuljetus liittyy oleellisesti henkilön työtehtäviin ja ajokorvauksen määrä on työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen;

3) kuljettaa huollettavanaan olevan henkilön kouluun, työhön tai hoitolaitokseen tai vastaavaan ja takaisin, jos ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä;

4) suorittaa konsernin henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevilla henkilö- ja linja-autoilla.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.**Laki****luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain (342/1991) 2 §, sellaisena kuin se on laissa 1350/2001, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *luvanvaraisella tavaraliikenteellä* sellaista tavaran kuljetusta tiellä, jonka harjoittamiseen 3 §:n mukaan tarvitaan liikennelupa;

2) *ajoneuvolla* autoa ja liikennetraktoria;

3) *kuljetusluvalla* lupaa, jonka nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa taikka Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua ulkomailla;

4) *yhteisöluvalla* Euroopan yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 881/92 tarkoitettua lupaa;

5) *yhteisöluvan jäljennöksellä* lupaviranomaisen antamaa ja oikeaksi todistamaa jäljennöstä yhteisöluvasta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen katsastusluvista 23 päivänä joulukuuta 1998 annetun lain (1099/1998)
 2, 3, 7 ja 14 § sekä 29 §:n 5 momentti ja
lisätään lakiin uusi 21 a ja 24 a § seuraavasti:

2 §

Toimiluvan alaiset tehtävät

Ajoneuvojen katsastuksia saa suorittaa vain se, jolle on myönnetty tässä laissa tarkoitettu toimilupa.

Ajoneuvojen tyyppihyväksyntöihin ei voida myöntää toimilupaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että katsastustehtävien vähäisiä osia voi suorittaa myös muu kuin se, jolle toimilupa on myönnetty. Näitä tehtäviä suorittaville asetettavista ehdoista, toiminnan valvonnasta sekä tehtävien suorittamisesta annettavista todistuksista ja niiden kelpoisuudesta säädetään myös valtioneuvoston asetuksella. Puolustusministeriön asetuksella säädetään, mitkä sotilasajoneuvot katsastetaan tässä laissa tarkoitettussa katsastustoimipaikassa ja mitkä sotilasajoneuvot puolustusvoimat katsastaa itse. Katsastustoiminnasta puolustusvoimissa säädetään puolustusministeriön asetuksella.

3 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Toimilupa tulee myöntää hakijalle, joka on luotettava, asiantunteva, vakavarainen ja riippumaton. Hakijan on kyettävä myös varmistamaan toiminnan riittävän korkea laatu ja asiakkaiden yhdenvertainen kohtelu sekä huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta.

Toimilupaa ei myönnetä, jos hakemuksesta tai olosuhteista muuten käy ilmi, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty toimiluvan edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi.

Toimilupaa ei myönnetä virastolle, laitokselle eikä oppilaitokselle, joka on

valtion, kunnan tai kuntayhtymän ylläpitämä. Toimiluvan hakijan tulee olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö.

7 §

Toimiluvan laajuus

Toimilupa myönnetään hakemuksen perusteella katsastuslajin mukaan seuraavasti rajoitettuna:

- 1) määräaikais- ja valvontakatsastukset; tai
- 2) kaikki katsastuslajit.

14 §

Hyvä hallintotapa

Kun toimiluvan haltija suorittaa 7 §:ssä tarkoitettuja ja koulutusoikeuden haltija 18 ja 19 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä, niiden on noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/1966) ja asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa (74/1954) säädetään.

Edellä 1 momentista poiketen koulutusoikeuden haltijan palveluksessa olevaan ei koulutustoiminnassa sovelleta hallintomenettelylain 10 §:n 1 momentin 4 kohtaa.

21 a §

Valvonta teknisessä tienvarsitarkastuksessa

Ajoneuvohallintokeskus voi osallistua ajoneuvolaissa (/ 20) tarkoitettuun tekniseen tievarsitarkastukseen, kun

osallistumisen tarkoituksena on mainitun lain 70 §:ssä säädetyn tarkastuksen lisäksi valvoa katsastustoimipaikkojen katsastustehtävien suorittamista. Ajoneuvohallintokeskuksen virkamies toimii tarkastuksessa ajoneuvon teknisenä asiantuntijana katsastuksen suorittamiseen oikeutetun henkilön asemesta. Ajoneuvohallintokeskuksen virkamiehellä on tarkastuksessa sama toimivalta kuin ajoneuvolain 71 §:n mukaan katsastuksen suorittamiseen oikeutetulla henkilöllä. Tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla Ajoneuvohallintokeskuksen virkamiehellä tulee olla viraston antama todistus oikeudesta osallistua tekniseen tienvarsitarkastukseen. Todistus on pyydettyessä esitettävä tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle.

24 a §

Katsastustoiminnan maksu

Ajoneuvohallintokeskus perii katsastusluvan haltijoilta katsastustoiminnan kiinteän maksun jokaisesta suoritetusta ajoneuvon katsastuksesta. Perittävien maksujen tulee yhteensä vastata niitä kokonaiskustannuksia, jotka Ajoneuvohallintokeskukselle aiheutuvat seuraavista:

1) katsastustoiminnan kehittäminen ja tukitoiminnat;

2) katsastustoiminnan valvonta;
3) ajoneuvoja koskevan rekisterin pitäminen ajoneuvojen katsastusluvan haltijoiden katsastustehtäviä varten;
4) teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvät tehtävät;
5) Ajoneuvohallintokeskuksen korvattavaksi säädetyn valvontakatsastuksen kustannukset. Katsastustoiminnan maksun suuruudesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Muutoin noudatetaan, mitä valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään.

29 §

Siirtymäsäännökset

5. Toimilupa, joka on myönnetty 3 §:n 3 momentissa tarkoitettulle virastolle, laitokselle tai oppilaitokselle, voidaan uudistaa sen estämättä, mitä mainitussa 3 momentissa ja saman pykälän 4 momentissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Ennen tämä lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

6.

Laki

rikoslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti *muutetaan* 19 päivänä joulukuuta 1889 annetun rikoslain (39/1889) 2 a luvun 9 §:n 2 momentti sekä 23 luvun 1 §:n 1 momentti ja 12 §, sellaisina kuin ne ovat, 2 a luvun 9 §:n 2 momentti laissa 550/1999 sekä 23 luvun 1 §:n 1 momentti ja 12 § laissa 545/1999, seuraavasti:

2 a luku

Sakosta, muuntorangaistuksesta ja rikesakosta

9 §

Rikesakkorikkomukset

Rikesakko voidaan säätää tieliikennelain (267/1981) tai ajoneuvolain (/20) taikka niiden nojalla annettujen sellaisten säännösten tai määräysten vähäisestä rikkomisesta, jotka koskevat

- 1) jalankulkijoita,
- 2) moottorittoman ajoneuvon kuljettajaa,
- 3) moottorikäyttöisen tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita, kuntoa, moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavia asiakirjoja, moottorikäyttöisen ajoneuvon häiritsevää ja tarpeetonta ajoa, henkilökuljetusta, kuljettajan tai matkustajan henkilökohtaisen suojavälineen käyttöä, muita kuljettajaa koskevia liikennesääntöjä tai liikenteen ohjauslaittein osoitettuja käskyjä, kieltoja tai rajoituksia,
- 4) suurimman sallitun nopeuden ylittämistä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla taikka
- 5) ajoneuvon katsastusta ja rekisteröitäväksi ilmoittamista.

23 luku

Liikennerekoksista

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia (267/1981) tai ajoneuvolakia (/20) taikka

niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *liikenneturvallisuuden vaarantamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

12 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *tienkäyttäjällä* jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa;
- 2) *huumaavalla aineella* myös suorituskykyä heikentävää lääkettä;
- 3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, kolmi- ja nelipyörä, kevyt nelipyörä, traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;
- 4) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta;
- 5) *junalla* veturia tai veturin ja vaunujen muodostamaa kokonaisuutta sekä muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa lukuun ottamatta raitiovaunua;
- 6) *junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavalla tehtävällä* sellaista tehtävää, jossa virheellinen menettely tai laiminlyönti voi vaarantaa junaliikenteen turvallisuutta, mukaan lukien ratapihalla tai teollisuusraiteilla tapahtuva vaunujen liikuttaminen järjestely- ja vaihtotyössä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 20 .

Laki

moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan moottoriajoneuvoverosta 30 päivänä joulukuuta 1966 annetun lain (722/1966) 2 § sekä 27 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 2 § laissa 872/1982 sekä 27 §:n 1 momentti laissa 522/1994 ja 2 momentti laissa 1161/1998, sekä

lisätään lakiin uusi 27 a § seuraavasti:

2 §

Moottoriajoneuvolla tarkoitetaan tässä laissa ajoneuvolaissa (/20) ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja.

27 §

Jollei veroa tai varsinaisen ajoneuvoveron erääntynyttä osaa ole suoritettu, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, vaikka ajoneuvon omistajana tai haltijana on muu kuin se, jonka omistusaikana maksuunpantu vero on jäänyt maksamatta.

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisen painavista syistä kokonaan tai määräajaksi peruuttaa 1 momentissa tarkoitetun käyttökiellon tai määrätä, ettei ajoneuvon sovelleta 1 momenttia. Ajoneuvon käyttö voidaan sallia ainoastaan, jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn tai jos voidaan katsoa, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta ja ajoneuvon käytön kieltämistä voidaan pitää olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana. Jos ajoneuvoja koskevassa rekisterissä on ollut ajoneuvon ostajan käytettävissä tieto veronmaksun laiminlyönnistä, ajoneuvon käyttöä ei sallita.

tarkoitetulla tavalla käyttökiellossa, poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen on estettävä ajoneuvon käyttäminen liikenteessä ottamalla pois rekisteröinnistä annettu todistus ja rekisterikilvet tai muunlaisin tarvittavin keinoin. Poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen kirjallisella luvalla saa ajoneuvon kuitenkin kuljettaa hänen määräämänsä paikkaan säilytettäväksi. Rekisteröinnistä annettu todistus ja rekisterikilvet on palautettava, kun 27 §:n 1 momentissa tarkoitetut erääntyneet verot on maksettu.

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaikatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, ettei ajoneuvo ole 27 §:n 1 momentissa tarkoitetun veron laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Katsastuksen ja liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

27 a §

Jos ajoneuvo on 27 §:n 1 momentissa

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

ajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverosta 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun lain (1111/1996) 2 §:n 2 momentti, 4 §:n 1 momentti ja 11 § seuraavasti:

2 §

Veronalaiset ajoneuvot

Ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaisuun sovelletaan ajoneuvolaissa (/20) tai sen nojalla säädettyjä perusteita.

4 §

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain soveltaminen

Tämän lain mukaisen ajoneuvoveron kantaan sovelletaan, mitä moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa (722/1966) säädetään varsinaisen ajoneuvoveron maksuunpanemisesta ja kantamisesta, jollei tässä laissa tai sen nojalla annettavassa valtioneuvoston asetuksessa toisin säädetä. Moottoriajoneuvoverosta annettua lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä sovelletaan myös muutoksenhakuun, veron perintään, ajoneuvon käyttökieltoon ja käytön estämiseen veron laiminlyönnin johdosta, käyttökiellon peruuttamiseen, verosta vapauttamiseen sekä soveltuvin osin muutoinkin myös menettelyyn

ajoneuvoverotuksessa, jollei tässä laissa tai sen nojalla toisin säädetä.

11 §

Ajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaikatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole ajoneuvoveron laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Katsastuksen ja liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta. Edellä 1 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta. Selvityksenä voidaan myös yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 1 §:n 2 momentti, 52 §:n 1 momentti ja 63 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 52 §:n 1 momentti ja 63 §:n 2 momentti laissa 413/1997, ja
lisätään lakiin uusi 79 a § seuraavasti:

1 §

Siihen, millaista moottorikäyttöistä ajoneuvoa on pidettävä 1 momentissa tarkoitettuna autona, moottoripyöränä tai muuna L-luokan ajoneuvona ja mihin moottorikäyttöisten ajoneuvojen luokkaan ajoneuvo on luettava, sovelletaan niitä perusteita, joista säädetään ajoneuvolaissa (/20) tai sen nojalla.

52 §

Jos ajoneuvon käyttö on kielletty tämän lain säännösten nojalla, veron määrännyt tullipiiri tai Ajoneuvohallintokeskus voi määräämillään ehdoilla hakemuksesta erityisestä syistä määrääjäksi tai kokonaan peruuttaa käyttökiellon. Hakemuksen voi tehdä ajoneuvon omistaja tai haltija.

63 §

Jos veroa ei ole suoritettu eräpäivänä, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Veroviranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Käyttö sallitaan sitten, kun verovelvollinen

tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut veron. Käyttö on kielletty, vaikka veroa ei säädettyjen määräaikojen kulumisen johdosta enää voitaisi periä.

79 a §

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaikatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole autoveron laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta tai veron määränneen viranomaisen 52 §:n 1 momentin nojalla antamaa päätöstä, jolla ajoneuvon käyttö on sallittu.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

ympäristönsuojelulain 13 ja 116 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 4 päivänä helmikuuta 2000 annetun ympäristönsuojelulain (86/2000) 13 §:n
otsikko ja 1 momentin 1 kohta sekä 116 §:n 4 momentti seuraavasti:

13 §

*Moottorikäyttöiset ajoneuvot, työkoneet ja
laitteet*

Valtioneuvosto voi asetuksella säätää:

1) moottorikäyttöisen ajoneuvon
joutokäynnin rajoittamisesta muualla kuin
tieliikennelainsäädännössä tarkoitetulla tiellä;

Rangaistussäännökset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon joutokäyntiä
koskevan kiellon rikkomisesta voidaan
määrätä suoritettavaksi
pysäköintivirhemaksu sen mukaan kuin
pysäköintivirhemaksusta annetussa laissa
(248/1970) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

116 §

11.

Laki

polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta 13 päivänä huhtikuuta 1993 annetun lain (337/1993) 1 §:n 2
momentti, sellaisena kuin se laissa 234/1998, ja
lisätään 13 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 234/1998, uusi 3 ja 4 momentti ja lakiin
uusi 13 a § seuraavasti:

1 §

Sovelletamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomessa ja muussa
maassa rekisteröityyn tai
rekisteröimättömänä Suomessa käytettävään
ajoneuvoon. Ajoneuvojen luokitukseen
sovelletaan, mitä siitä säädetään

ajoneuvolaissa (/20) tai sen nojalla.

13 §

Maksuaika

Jos polttoainemaksua ei ole suoritettu 1
momentissa säädetyssä määräajassa,
ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä

(käyttökielto). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin maksuvelvolliselle. Polttoainemaksun määrännyt viranomaisella voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Ajoneuvon käyttö sallitaan sitten, kun maksuvelvollinen tai muu kuin maksuvelvollinen on suorittanut veron.

Jos ajoneuvon käyttö on kielletty tämän lain nojalla, polttoainemaksun määrännyt viranomaisella voi määräämillään ehdoilla hakemuksesta erityisestä syistä määrääjäksi tai kokonaan peruuttaa käyttökiellon. Hakemuksen voi tehdä ajoneuvon omistaja tai haltija. Polttoainemaksun määränneen viranomaisen tämän pykälän nojalla antamaan päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta.

13 a §

Ajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa

Katsastuksen suorittaja on ennen _____

määräaikaikatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole polttoainemaksun laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos polttoainemaksun laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta tai polttoainemaksun määränneen viranomaisen 13 §:n 4 momentin nojalla antamaa päätöstä, jolla ajoneuvon käyttö on sallittu.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta polttoainemaksun suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä maksulipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä maksulipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 .

12.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti lisätään 26 päivänä kesäkuuta 1959 annettuun liikennevakuutuslakiin (279/1959) uusi 15 b § seuraavasti:

15 b §

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaikatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, että voimassa olevan liikennevakuutuksen erääntynyt vakuutusmaksu on suoritettu.

Katsastuksen yhteydessä vakuutusmaksu katsotaan maksetuksi, jollei ajoneuvoja koskevassa rekisterissä ole merkintää

maksun laiminlyönnistä. Vakuutusmaksu katsotaan myös maksetuksi, jos esitetään vakuutusyhtiön tai rahalaitoksen antama tosite tai muu luotettava selvitys maksun maksamisesta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 20 .

13.

Laki

pysäköintivirhemaksusta annetun lain 1 ja 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan pysäköintivirhemaksusta 3 päivänä huhtikuuta 1970 annetun lain (248/1970) 1 §:n 1 momentti ja 8 §, sellaisena kuin niistä on 1 §:n 1 momentti laissa 1481/1991, seuraavasti:

1 §
Poliisi määrää pysäköintivirhemaksun ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten sekä pysäköintikiekon käyttöä koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta (*pysäköintivirhe*) sen mukaan kuin tässä laissa säädetään. Pysäköintivirhemaksu määrätään myös ympäristönsuojelulain (86/2000) tai tieliikennelain (267/1981) nojalla annettujen moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta.

8 §
Pysäköintivirhemaksu on virheen tehneen kuljettajan suoritettava. Auton ja moottoripyörän osalta maksusta on vastuussa myös se, joka virheen tapahtumisen aikaan oli ajoneuvon omistaja, tai hänen sijastaan se, jolle ajoneuvoja koskevaan rekisteriin tehdyn ilmoituksen mukaan on pysyvästi luovutettu ajoneuvon hallinta, jollei omistaja tai haltija saata todennäköiseksi, että ajoneuvo tuolloin oli ollut luvattomasti kuljettajan käytössä, taikka osoita, ettei hän muusta syystä ole velvollinen vastaamaan maksusta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

14.

Laki

Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan Ajoneuvohallintokeskuksesta 18 päivänä joulukuuta 1995 annetun lain (1592/1995) 2 §, sellaisena kuin se on laissa 1102/1998, seuraavasti:

2 §
Tehtävät

Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on:
1) pitää tieliikenteen tietojärjestelmää ja hoitaa siihen liittyviä tehtäviä;

- 2) vastata ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta ja hoitaa muita rekisteröintiin liittyviä tehtäviä;
- 3) vastata ajokorttien rekisteröinnistä;
- 4) vastata autokoulujen valvonnasta ja kuljettajantutkintotoiminnasta;
- 5) hoitaa ajoneuvojen sekä niiden järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää koskevat asiat;
- 6) hoitaa ajoneuvojen katsastuslupiin liittyviä tehtäviä;
- 7) hoitaa ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutukseen ja kokeisiin liittyviä tehtäviä;
- 8) hoitaa ajoneuvojen katsastukseen liittyviä muita tehtäviä;
- 9) hoitaa teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyviä tehtäviä;
- 10) hoitaa osien ja erillisten teknisten yksiköiden sekä polkupyörien kauppaan sekä asennus- ja korjaustoimintaan liittyviä lupa- ja valvontatehtäviä;
- 11) hoitaa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä;
- 12) hoitaa autokiinnitystä koskevat asiat;
- 13) ratkaista sille erikseen säädetyt lupa-, poikkeus- ja oikaisuvaatimusasiat;
- 14) hoitaa eräitä tieliikenteen verotusasioita;
- 15) edistää liikenneturvallisuuden parantamiseen ja tieliikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentämiseen tähtäävää tutkimustoimintaa.
- Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on huolehtia myös niistä muista toimialaansa liittyvistä viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään, sekä suorittaa ne toimeksiannot, jotka liikenne- ja viestintäministeriö sille antaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

Helsingissä 17 päivänä syyskuuta 2002

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Kimmo Sasi*

Liite

Rinnakkaistekstit

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 83, 83 a, 83 b ja 84 §, sellaisina kuin ne ovat, 83 ja 83 a § laissa 989/1992, 83 b § laissa 390/1998 ja 84 § laeissa 1101/1998 ja 1127/1999, sekä

muutetaan 2 a §, 6 luvun otsikko, 85 §, 86 §:n 2 momentti, 87 §:n 3 momentti, 88 §:n 1 momentti, 89 §:n 1 momentti sekä 92, 96, 105, 107 ja 108 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 a § ja 87 §:n 3 momentti mainitussa laissa 989/1992, 86 §:n 2 momentti ja 105 § laissa 1479/1991, 88 §:n 1 momentti ja 89 §:n 1 momentti mainitussa laissa 390/1998, 92 § osaksi mainitussa laissa 989/1992 ja 108 § mainitussa laissa 989/1992 ja laissa 429/1996, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 a §

Ajoneuvojen ja liikennetarvikkeiden määritelmiä

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla* maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla;
2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat moottoriajoneuvo, traktori, moottorityökone ja maastojoneuvo;

3) *hinattavalla ajoneuvolla* moottorikäyttöisen ajoneuvon hinattavaksi rakennettua ajoneuvoa; hinattavia ajoneuvoja ovat perävaunu ja hinattava laite;

4) *hälytysajoneuvolla* valo- ja äänimerkinantolaittein erityisesti varustettua moottoriajoneuvoa; hälytysajoneuvoja ovat pelastus-, poliisi-, sotilaspoliisi- ja sairausauto, rajavartiolaitoksen tai tullin virkakäytössä oleva auto sekä poliisimoottoripyörä;

5) *sotilasajoneuvolla* puolustusvoimien pyyvässä hallinnassa olevaa ajoneuvoa sekä

1...1..5.

Ehdotus

2 a §

Ajoneuvojen määritelmät

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla* maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla;
2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat *auto*, *moottoripyörä ja mopo* sekä näihin luokkiin kuulumatomat L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastojoneuvo;

3) *hinattavalla ajoneuvolla toiseen ajoneuvon kytkettävää* ajoneuvoa; hinattavia ajoneuvoja ovat perävaunu ja hinattava laite;

4) *hälytysajoneuvolla erityisin* valo- ja äänimerkinantolaittein varustettua *moottorikäyttöistä ajoneuvoa*; hälytysajoneuvoja ovat pelastus-, poliisi-, sotilaspoliisi- ja sairausauto *sekä vastaava muu ajoneuvo* ja rajavartiolaitoksen tai tullilaitoksen virkakäytössä oleva *ajoneuvo*;

5) *sotilasajoneuvolla* puolustusvoimien hallinnassa olevaa ajoneuvoa sekä Suomessa

Voimassa oleva laki

Suomessa olevaa Yhdistyneiden Kansakuntien rauhanturvaamistoimintaan tarkoitettua ajoneuvoa; *sekä*

6) liikennetarvikkeella ajoneuvon rakennosaa ja varustetta tai tienkäyttäjän henkilökohtaista suojavälinettä.

6 luku

Ajoneuvo. Liikennetarvikkeet

83 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja turvallisuusvarusteet

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon on oltava rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen ja ajoneuvoja koskevien säännösten ja määräysten mukainen. Ajoneuvon rakenne, varusteet ja ulkopuolinen muoto eivät saa aiheuttaa vaaraa muille tiellä liikkuville.

Ajoneuvon tulee olla tavanomaisissa ajotilanteissa helposti hallittavissa. Hallintalaitteiden tulee olla siten rakennetut ja sijoitetut, että niiden käyttö ajon aikana on helppoa ja turvallista. Hallintalaitteet, mittarit ja merkkivalot eivät saa siinä määrin poiketa muiden samaan ryhmään kuuluvien ajoneuvojen järjestelmistä, että siitä olisi haittaa tai vaaraa.

Turvallista käyttämistä varten ajoneuvossa on oltava:

- 1) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa luotettava ja varmatoiminen ohjauslaite;
- 2) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa sekä auton ja liikennetraktorin perävaunussa, auton kevyttä perävaunua lukuun ottamatta, luotettava ja tehokas käyttöjarru;
- 3) renkaat ja vanteet tai telat, jotka vastaavat niille kohdistuvaa kuormitusta;
- 4) tarkoituksenmukainen, tarvittaessa erityisin laittein vaimennettu jousitus, jos moottoriajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 60 km/h tai jos hinattavan ajoneuvon nopeutta ei ole rajoitettu 60 km:iin/h tai sitä pienemmäksi;
- 5) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa paloturvallinen polttoainejärjestelmä;
- 6) tarpeelliset valot ja heijastimet sekä varoituskolmio, jos ajoneuvon kokonais-

1...1..5.

Ehdotus

olevaa Yhdistyneiden Kansakuntien rauhanturvaamistoimintaan tarkoitettua ajoneuvoa.

6 luku

Ajoneuvon käyttö

83 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja turvallisuusvarusteet

(kumotaan)

massa on suurempi kuin 500 kg;

7) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa äänimerkinantolaite;

8) moottorikäyttöisen ajoneuvon ohjaamossa ja matkustajatilassa kuljettajaa ja matkustajia törmäystilanteessa suojaavat rakenteet ja laitteet kuten riittävän lujasti kiinnitetyt istuimet ja ovet, riittävät pehmusteet ja pyöritykset niissä kohdissa, joihin kuljettaja tai matkustajat voivat satuttaa itsensä, samoin kuin autossa turvavyöt sekä henkilöauton etuistuimella päältä;

9) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa kuljettajalla riittävä näkyvyys eteen, sivuille ja taakse, tarvittaessa taustapeilien avulla tai muulla vastaavalla järjestelmällä; sekä

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

83 a §

Haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen rajoittaminen

Ajoneuvon käytöstä aiheutuvien moottorista ja polttoainejärjestelmästä tulevien kaasumaisten päästöjen, hiukkaspäästöjen, melun ja radiohäiriöiden on oltava mahdollisimman vähäiset.

Ajoneuvo ei saa kuluttaa tarpeettomasti energiaa.

83 b §

Ajoneuvon muut rakenteet ja varusteet

Henkilö- ja pakettiautossa sekä moottoripyörässä on oltava laite sen luvattoman käytön estämiseksi.

Vähintään nelipyöräisessä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on oltava peruutuslaite.

Autossa, liikennetraktorissa ja moottoripyörässä on oltava nopeusmittari tai ajopiirturi.

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja sen perävaunussa tulee olla valmistenumero. Autossa ja sen perävaunussa tulee lisäksi olla valmistajan kilpi.

1...1..5.

83 a §

Haitallisten päästöjen ja energiankulutuksen rajoittaminen

(kumotaan)

83 b §

Ajoneuvon muut rakenteet ja varusteet

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

84 §

84 §

Ajoneuvon hyväksyminen liikenteeseen ja rekisteröinti

Ajoneuvon hyväksyminen liikenteeseen ja rekisteröinti

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen kytkeväksi soveltuvan hinattavan ajoneuvon käyttö liikenteessä on kielletty, jollei sitä ole katsastettu ja asianmukaisesti ilmoitettu rekisteröitäväksi. Asetuksella voidaan säätää poikkeuksia katsastus- ja rekisteröintivelvollisuudesta.

(kumotaan)

Ajoneuvon maahantuojat ja valmistajat sekä omistajat ja haltijat ovat velvollisia ilmoittamaan rekisteritiedot ja niissä tapahtuneet muutokset ajoneuvorekisteriin siten kuin asetuksella säädetään, jollei muutos koske rekisteristä poistettua ajoneuvoa.

Ajoneuvojen katsastuksesta ja rekisteröinnistä säädetään tarkemmin asetuksella. Asetuksella säädetään myös ajoneuvojen rekisteröinnistä maasta vientiä ja autokiinnitystä varten, ajoneuvojen käyttämisestä liikenteessä koenumeroilvin ja siirtoluvalla sekä muualla rekisteröidyn ajoneuvon käyttämisestä Suomessa.

85 §

85 §

Vastuu ajoneuvon kunnosta

Vastuu ajoneuvon kunnosta

Ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on asianmukaisesti katsastettu ja rekisteröity sekä muutenkin liikennekelpoinen.

Ajoneuvolaissa (/20) säädetään siitä, kenellä on vastuu ajoneuvon kunnosta.

Jos ajoneuvoa kuljettaa sen omistajan tai haltijan työntekijä, työnantajan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo on liikennekelpoinen, kun se luovutetaan työntekijän kuljetettavaksi, ja että ajoneuvo tarkastetaan ja huolletaan riittävän usein sen pitämiseksi liikennekelpoisessa kunnossa. Kuljettajan on viipymättä ilmoitettava työnantajalle ajoneuvon kunnossa havaitsemistaan puutteista, joita hän ei voi korjata.

86 §

Ajoneuvon käyttäminen

Asetuksella voidaan säätää tarpeetonta ja häiritsevää ajamista taajamassa ja moottoriajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevia rajoituksia.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarpeetonta ja häiritsevää ajamista taajamassa ja moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevia rajoituksia.

87 §

Ajoneuvon mitat, massat ja kuormaaminen

Ajoneuvon suurimmista sallituista mitoista ja massoista, moottorikäyttöisen ja hinattavan ajoneuvon kytkentämitoista ja muista kytkennän ehdoista sekä ajoneuvon kuormaamisesta säädetään asetuksella.

Ajoneuvon suurimmista sallituista mitoista ja massoista, moottorikäyttöisen ja hinattavan ajoneuvon kytkentämitoista ja muista kytkennän ehdoista sekä ajoneuvon kuormaamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Ajoneuvohallintokeskus voi myöntää poikkeuksen muualla kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon mitoista ja massoista annetuista säännöksistä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tällaisen poikkeuksen voimassaoloajasta ja tarvittaessa muista ehdoista, vastavuoroisuuden noudattamisesta poikkeusta myönnettäessä sekä muista poikkeuksen myöntämisen edellytyksistä.

88 §

Turvavyön ja muun istuimen turvalaitteen käyttö

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta:

- 1) henkilöautossa;
- 2) linja-autossa, jonka suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja jossa ei ole erityisesti seisoville matkustajille varattuja paikkoja, lukuun ottamatta takaistuimilla istuvia matkustajia;
- 3) pakettiautossa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enemmän kuin 25 kilo-

1...1..5.

88 §

Turvavyön ja muun istuimen turvalaitteen käyttö

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta:

- 1) henkilöautossa;
- 2) linja-autossa, jonka suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja jossa ei ole erityisesti seisoville matkustajille varattuja paikkoja, lukuun ottamatta takaistuimella istuvia matkustajia;
- 3) pakettiautossa;

Voimassa oleva laki

*metriä tunnissa, lukuun ottamatta takais-
tuimilla istuvia matkustajia;*

- 4) korilla varustetussa kolmipyöräisessä moottoriajoneuvossa; ja
5) korilla varustetussa muussa nelipyöräisessä moottoriajoneuvossa kuin autossa.

89 §

Suojakypärän käyttö

Kuljettajan ja 15 vuotta täyttäneen matkustajan on ajon aikana käytettävä malliltaan hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä:

- 1) moottoripyörässä;
2) kolmipyöräisessä moottoriajoneuvossa;
3) muussa nelipyöräisessä moottoriajoneuvossa kuin autossa;
4) mopossa; ja
5) moottorikelkassa.

92 §

Ajoneuvoa ja liikennetarvikkeita koskevien säännösten soveltaminen

Tässä luvussa olevia säännöksiä sovelletaan kaikkeen ajoneuvoliikenteeseen tiellä ja muualla sekä kaikkiin ajoneuvoihin ja niiden tarvikkeisiin. Säännöksiä ei kuitenkaan sovelleta sellaiseen ajoneuvoon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä työmaalla, tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- tai muulla vastaavalla alueella, jollei asetuksella toisin säädetä. Tällaisen ajoneuvon tulee olla rakenteeltaan turvallinen ja tarkoituksenmukainen.

Tämän luvun säännöksiä moottorikäyttöisestä ajoneuvosta sovelletaan myös moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kytkettävään hinattavaan ajoneuvoon, jollei asetuksella toisin säädetä.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan sotilasarjoneuvoihin ja -laitteisiin siten kuin asetuksella säädetään.

1...1..5.

Ehdotus

- 4) korilla varustetussa kolmi- ja nelipyörässä sekä kevyessä nelipyörässä.

89 §

Suojakypärän käyttö

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä *tyypiltään* hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, *ajettaessa*:

- 1) moottoripyörällä;
2) kolmi- ja nelipyörällä sekä kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla;
3) mopolla;
4) moottorikelkalla.

92 §

Ajoneuvon käyttöä koskevien säännösten soveltaminen

Tässä luvussa olevia säännöksiä sovelletaan kaikkeen ajoneuvoliikenteeseen tiellä ja muualla sekä kaikkiin ajoneuvoihin ja niiden tarvikkeisiin. Säännöksiä ei kuitenkaan sovelleta sellaiseen ajoneuvoon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä työmaalla *taikka* tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- tai muulla vastaavalla alueella, *ellei valtioneuvoston* asetuksella toisin säädetä. Tällaisen ajoneuvon tulee olla rakenteeltaan turvallinen ja tarkoituksenmukainen.

Tämän luvun säännöksiä moottorikäyttöisestä ajoneuvosta sovelletaan myös moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kytkettävään hinattavaan ajoneuvoon, jollei *valtioneuvoston* asetuksella toisin säädetä.

96 §

Ajoneuvon käytön estäminen

Jos ajoneuvo ei rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan täytä säädettyjä vaatimuksia tai jollei sitä ole asianmukaisesti katsastettu tai rekisteröity, poliisimies voi estää ajoneuvon käyttämisen liikenteeseen ottamalla pois rekisteritunnukset ja rekisteriotteen tai muunlaisin tarvittavin keinoin. Asetuksella säädetään, millä ehdoin tällaisen ajoneuvon saa kuljettaa säilytettäväksi, korjattavaksi ja katsastettavaksi.

Jos ajoneuvossa oleva puutteellisuus ei aiheuta välitöntä vaaraa liikenneturvallisudelle, poliisimies voi ajoneuvon käyttöä estämättä määrätä ajan, jonka kuluessa puutteellisuus on korjattava. Poliisimies voi samalla määrätä ajoneuvon katsastettavaksi.

Jos ajoneuvo on kuormattu säännösten vastaisesti, poliisimies voi määrätä ylikuorman purettavaksi, virheellisen kuormauksen korjattavaksi tai tarvittaessa estää ajon jatkamisen. *Samoin poliisimies voi estää ajon jatkamisen ajoneuvolla, jossa on enemmän kuin sallittu määrä henkilöitä.*

105 §

Pysäköintivirhe ja tarpeeton joutokäynti

Ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta tuomitaan rangaistus vain, jos pysäköintivirheestä on aiheutunut tai voinut aiheutua vakavaa vaaraa tai haittaa. Muutoin virheestä määrätään suoritettavaksi pysäköintivirhemaksu sen mukaan kuin siitä on erikseen säädetty. Pysäköintivirhemaksu määrätään myös 28 a §:ssä tarkoitetun pysäköintikiekon käyttöä koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta. Pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä myös 86 §:n 2 momentissa tarkoitettua moottoriajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta.

1...1..5.

96 §

Ajoneuvon käytön estäminen

Ajoneuvolaissa säädetään ajoneuvon käytön estämisestä ja ajoneuvon määräämisestä katsastettavaksi.

Jos ajoneuvo on kuormattu säännösten vastaisesti, poliisimies voi määrätä ylikuorman purettavaksi, virheellisen kuormauksen korjattavaksi tai tarvittaessa estää ajon jatkamisen. *Poliisimies voi estää ajon jatkamisen ajoneuvolla, jossa on enemmän kuin sallittu määrä henkilöitä.*

105 §

Pysäköintivirhe ja tarpeeton joutokäynti

Ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta tuomitaan rangaistus vain, jos pysäköintivirheestä on aiheutunut tai voinut aiheutua vakavaa vaaraa tai haittaa. Muutoin virheestä määrätään suoritettavaksi pysäköintivirhemaksu sen mukaan kuin siitä erikseen *säädetään*. Pysäköintivirhemaksu määrätään myös 28 a §:ssä tarkoitetun pysäköintikiekon käyttöä koskevien säännösten rikkomisesta. Pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä myös 86 §:n 2 momentissa tarkoitettua *moottorikäyttöisen ajoneuvon* tarpeetonta joutokäyntiä koskevien säännösten rikkomisesta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

107 §

107 §

*Kansainvälinen liikenne**Kansainvälinen liikenne*

Muulla kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon käyttämisestä sekä ulkomailla annetun ajokortin kelpoisuudesta Suomessa säädetään asetuksella.

Ulkomailla annetun ajokortin kelpoisuudesta Suomessa säädetään valtioneuvoston asetuksella.

108 §

108 §

*Valtuutussäännös**Tarkemmat säännökset*

Tarkemmat säännökset tämän lain soveltamisesta annetaan asetuksella. Asetuksella säädetään myös talvi- ja nastarenkaiden käytöstä sekä oikeudesta käyttää maastoajoneuvoa tiellä. *Asetuksella voidaan säätää muistakin kuin 83 §:ssä säädettyistä turvallisuuden lisäämiseksi tarpeellisista rakenteista ja varusteista sekä sallia niistä poikkeuksia. Asetuksella voidaan myös säätää kaasumaisten päästöjen, hiukkasten, melun, radiohäiriöiden ja energiankulutuksen enimmäisarvoista.*

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella. *Valtioneuvoston asetuksella säädetään talvi- ja nastarenkaiden käytöstä sekä oikeudesta käyttää maastoajoneuvoa tiellä.*

Liikenneministeriö voi puolustusministeriön esityksestä sallia tiellä suoritettavien puolustusvoimien harjoitusten osalta poikkeuksia tämän lain säännöksistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi puolustusministeriön esityksestä sallia tiellä suoritettavien puolustusvoimien harjoitusten osalta poikkeuksia tämän lain säännöksistä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa:

Toimivaltainen ministeriö voi antaa määräyksiä:

- 1) epäselvissä tapauksissa ajoneuvon luokittelusta;
- 2) kuljettajaopetuksen antamisesta ja kuljettajantutkinnosta;
- 3) ajoneuvojen rakenteille, varusteille ja osille myönnettävistä kansainvälisistä hyväksymisistä;

- 1) kuljettajaopetuksen antamisesta ja kuljettajantutkinnosta;

- 4) koululaisten ja päivähoitossa olevien lasten kuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, milloin nämä kuljetukset saavat valtion tai kunnan tukea;

- 2) ajoneuvon kuljettajan terveydentilalle asetettavista tarkemmista vaatimuksista;

- 5) matkailuauton, linja-auton ja museoajoneuvon rakenteesta ja varusteista;

- 3) koululaisten ja päivähoitossa olevien lasten kuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, jos näihin kuljetuksiin saadaan valtion tai kunnan tukea;

- 6) erikoiskuljetusajoneuvoista ja erikoiskuljetusten suorittamisesta;

- 4) ajoneuvon kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä.

- 7) paineilmajarruista;

- 8) ajoneuvon kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä;

1...1..5.

9) nastarenkaan pistovoiman mittaamisesta;

10) ajoneuvon rakenteen muuttamisesta;

11) auton ja perävaunun mekaanisista kyt-
kentälaitteista;

12) ulkomaisen viranomaisen antamien pa-
kokaasutodistusten vastavuoroisesta hyväk-
symisestä; sekä

13) ajoneuvon kuljettajan terveydentilalle
asetettavista tarkemmista vaatimuksista.

Sisäasiainministeriö antaa määräykset pe-
lastusauton, poliisiauton ja poliisimoot-
toripyörän rakenteesta ja varusteista.

Maa- ja metsätalousministeriö antaa
määräykset eläinten kuljettamisesta moot-
torikäyttöisessä ja hinattavassa ajoneuvossa
sekä tähän tarkoitukseen käytettävien
ajoneuvojen korirakenteesta.

Sosiaali- ja terveysministeriö antaa
määräykset sairasauton rakenteesta ja va-
rusteista.

Puolustusministeriö määrää epäselvissä
tapauksissa, milloin sotilasajoneuvoa on
pidettävä erikoisajoneuvona, panssaria-
joneuvona tai hinattavana erikoislaitteena
ja antaa tarvittaessa sitä koskevat
määräykset. Puolustusministeriö antaa
myös määräykset sotilaskuljetuksista
kuorma- ja pakettiautolla ja voi tarvittaessa
antaa tarkempia määräyksiä sotilasajoneu-
voasetuksen (560/92) soveltamisesta.

Eläinten kuljettamisesta moottorikäyttöis-
essä ja hinattavassa ajoneuvossa säädetään
maa- ja metsätalousministeriön asetuksella.

Sotilaskuljetuksista kuorma- ja paketti-
autolla säädetään puolustusministeriön
asetuksella

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

Tieliikennelain nojalla annetut muut kuin
ajoneuvolain (/20) 101 §:ssä mainitut
säännökset jäävät edelleen voimaan, kun-
nes niistä toisin säädetään.

3.

Laki

luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain

1...1..5.

(343/1991) 5 ja 6 §, sellaisena kuin niistä on 6 § laissa 759/2000, seuraavasti:
5 §

Liikennelupa

Henkilöiden kuljettaminen tiellä moottoriajoneuvolla korvausta vastaan on ilman liikennelupaa kielletty lukuun ottamatta 6 §:ssä mainittuja kuljetuksia.

Korvausta vastaan tapahtuvaksi ei katsota yhden tai useamman matkustajan kuljettamista henkilöautolla vuorotteluperiaatetta noudattaen.

Jos henkilöitä kuljetetaan korvausta vastaan vuokratulla moottoriajoneuvolla, jonka kuljettajana toimii sen vuokralleantaja tai vuokralleantajan palveluksessa oleva taikka vuokralleantajan tehtävään osoittama, välittämä tai muulla näihin verrattavalla tavalla järjestämä henkilö, liikenteenharjoittajana pidetään vuokralleottajan asemesta vuokralleantajaa.

Liikennelupa tarvitaan henkilöiden kuljettamiseen tiellä moottoriajoneuvolla korvausta vastaan myös silloin, kun sopimus kuljetuksen suorittamiseksi on tehty tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten *taimääräysten* kiertämiseksi taikka jos olosuhteet osoittavat sitä tarkoitetun.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

- 1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla;
- 2) suorittaa kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveystalveluihin kuuluvaa henkilöiden kuljetusta;
 - a) kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetustalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmak-sua vastaan; tai
 - b) kunnan tai kuntayhtymän palveluksessa olevan henkilön hallinnassa olevalla henkilöautolla silloin, kun kuljetus liittyy oleellisesti henkilön työtehtäviin ja ajokorvauksen määrä on työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen;
- 3) kuljettaa huollettavanaan olevan hen-

1...1..5.

5 §

Liikennelupa

Henkilöiden kuljettaminen tiellä *autolla* korvausta vastaan on ilman liikennelupaa kielletty lukuun ottamatta 6 §:ssä mainittuja kuljetuksia.

Korvausta vastaan tapahtuvaksi ei katsota yhden tai useamman matkustajan kuljettamista henkilöautolla vuorotteluperiaatetta noudattaen.

Jos henkilöitä kuljetetaan korvausta vastaan vuokratulla *autolla*, jonka kuljettajana toimii sen vuokralleantaja tai vuokralleantajan palveluksessa oleva taikka vuokralleantajan tehtävään osoittama, välittämä tai muulla näihin verrattavalla tavalla järjestämä henkilö, liikenteenharjoittajana pidetään vuokralleottajan asemesta vuokralleantajaa.

Liikennelupa tarvitaan henkilöiden kuljettamiseen tiellä *autolla* korvausta vastaan myös silloin, kun sopimus kuljetuksen suorittamiseksi on tehty tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten kiertämiseksi taikka jos olosuhteet osoittavat sitä tarkoitetun.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

- 1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla;
- 2) suorittaa kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveystalveluihin kuuluvaa henkilöiden kuljetusta;
 - a) kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetustalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmak-sua vastaan; tai
 - b) kunnan tai kuntayhtymän palveluksessa olevan henkilön hallinnassa olevalla henkilöautolla silloin, kun kuljetus liittyy oleellisesti henkilön työtehtäviin ja ajokorvauksen määrä on työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen;
- 3) kuljettaa huollettavanaan olevan hen-

kilön kouluun, työhön tai hoitolaitokseen tai vastaavaan ja takaisin, jos ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä;
4) suorittaa konsernin henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevilla moottoriajoneuvoilla.

kilön kouluun, työhön tai hoitolaitokseen tai vastaavaan ja takaisin, jos ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä;
4) suorittaa konsernin henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevilla *henkilö- ja linja-autoilla*.

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 20 .

4.

Laki

luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain (342/1991) 2 §, sellaisena kuin se on laissa 1350/2001, seuraavasti:

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *luvanvaraisella tavaraliikenteellä* sellaista tavarankuljetusta tiellä, jonka harjoittamiseen 3 §:n mukaan tarvitaan liikennelupa;
- 2) *ajoneuvolla* moottoriajoneuvoa ja liikennetraktoria;
- 3) *kuljetusluvalla* lupaa, jonka nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa taikka Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua ulkomailla;
- 4) *yhteisöluvalla* Euroopan yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 881/92 tarkoitettua lupaa;

1...1..5.

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *luvanvaraisella tavaraliikenteellä* sellaista tavarankuljetusta tiellä, jonka harjoittamiseen 3 §:n mukaan tarvitaan liikennelupa;
- 2) *ajoneuvolla autoa* ja liikennetraktoria;
- 3) *kuljetusluvalla* lupaa, jonka nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa taikka Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua ulkomailla;
- 4) *yhteisöluvalla* Euroopan yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 881/92 tarkoitettua lupaa;

Voimassa oleva laki

5) yhteisöluvan jäljennöksellä lupaviranomaisen antamaa ja oikeaksi todistamaa jäljennöstä yhteisöluvasta.

Ehdotus

5) yhteisöluvan jäljennöksellä lupaviranomaisen antamaa ja oikeaksi todistamaa jäljennöstä yhteisöluvasta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan ajoneuvojen katsastusluvista 23 päivänä joulukuuta 1998 annetun lain (1099/1998) 2, 3, 7 ja 14 § sekä 29 §:n 5 momentti ja lisätään lakiin uusi 21 a ja 24 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Toimiluvan alaiset tehtävät

Ajoneuvojen katsastuksia saa suorittaa vain se, jolle on myönnetty tässä laissa tarkoitettu toimilupa.

Ajoneuvojen *tyyppikatsastuksiin ja EY-tyyppihyväksyntöihin* ei voida myöntää toimilupaa.

Asetuksella voidaan säätää, että katsastustehtävien vähäisiä osia voi suorittaa myös muu kuin se, jolle toimilupa on myönnetty.

Ehdotus

2 §

Toimiluvan alaiset tehtävät

Ajoneuvojen katsastuksia saa suorittaa vain se, jolle on myönnetty tässä laissa tarkoitettu toimilupa.

Ajoneuvojen *tyyppihyväksyntöihin* ei voida myöntää toimilupaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että katsastustehtävien vähäisiä osia voi suorittaa myös muu kuin se, jolle toimilupa on myönnetty. *Näitä tehtäviä suorittaville asetettavista ehdoista, toiminnan valvonnasta sekä tehtävien suorittamisesta annetusta todistuksista ja niiden kelpoisuudesta säädetään myös valtioneuvoston asetuksella. Puolustusministeriön asetuksella säädetään, mitkä sotilasarjoneuvot katsastetaan tässä laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa ja mitkä sotilasarjoneuvot puolustusvoimat katsastaa itse. Katsastustoiminnasta puolustusvoimissa säädetään puolustusministeriön asetuksella.*

3 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Toimilupa tulee myöntää hakijalle, joka on luotettava, asiantunteva, vakavarainen ja riippumaton. Hakijan on kyettävä myös varmistamaan toiminnan riittävän korkea laatu ja asiakkaiden yhdenvertainen kohtelu sekä huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta.

Toimilupaa ei myönnetä, jos hakemuksesta tai olosuhteista muuten käy ilmi, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty toimiluvan edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi.

Toimilupaa ei myönnetä virastolle, laitokselle eikä oppilaitokselle, joka on valtion, kunnan tai kuntayhtymän ylläpitämä.

Toimiluvan hakijan tulee olla Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai yhteisö, jonka kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella.

7 §

Toimiluvan laajuus

Toimilupa myönnetään hakemuksen perusteella katsastuslajin mukaan seuraavasti rajoitettuna:

- 1) vuosikatsastukset; tai
- 2) kaikki katsastuslajit *tyyppikatsastusta ja EY-tyyppihyväksyntää lukuun ottamatta*.

14 §

Esteellisyys

Katsastuksia suorittavaan henkilöön sovelletaan toimiluvan alaisissa tehtävissä, mitä hallintomenettelylain (598/1982) 10 ja 11 §:ssä säädetään *virkamiehen esteellisyydestä*.

1...1..5.

3 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Toimilupa tulee myöntää hakijalle, joka on luotettava, asiantunteva, vakavarainen ja riippumaton. Hakijan on kyettävä myös varmistamaan toiminnan riittävän korkea laatu ja asiakkaiden yhdenvertainen kohtelu sekä huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta.

Toimilupaa ei myönnetä, jos hakemuksesta tai olosuhteista muuten käy ilmi, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty toimiluvan edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi.

Toimilupaa ei myönnetä virastolle, laitokselle eikä oppilaitokselle, joka on valtion, kunnan tai kuntayhtymän ylläpitämä.

Toimiluvan hakijan tulee olla *Suomessa rekisteröity oikeushenkilö*.

7 §

Toimiluvan laajuus

Toimilupa myönnetään hakemuksen perusteella katsastuslajin mukaan seuraavasti rajoitettuna:

- 1) *määräaikais- ja valvontakatsastukset*; tai
- 2) kaikki katsastuslajit.

14 §

Hyvä hallintotapa

Kun toimiluvan haltija suorittaa 7 §:ssä tarkoitettuja ja koulutusoikeuden haltija 18 ja 19 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä, niiden on noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/1966) ja asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa (74/1954) säädetään.

Ehdotus

Edellä 1 momentista poiketen koulutusoikeuden haltijan palveluksessa olevaan ei koulutustoiminnassa sovelleta hallintomenettelylain 10 §:n 1 momentin 4 kohtaa.

21 a §

Valvonta teknisessä tienvarsitarkastuksessa

Ajoneuvohallintokeskus voi osallistua ajoneuvolaissa (/20) tarkoitettuun tekniseen tievarsitarkastukseen, kun osallistumisen tarkoituksena on mainitun lain 70 §:ssä säädetyn tarkastuksen lisäksi valvoa katsastustoimipaikkojen katsastustehtävien suorittamista. Ajoneuvohallintokeskuksen virkamies toimii tarkastuksessa ajoneuvon teknisenä asiantuntijana katsastuksen suorittamiseen oikeutetun henkilön asemesta. Ajoneuvohallintokeskuksen virkamiehellä on tarkastuksessa sama toimivalta kuin ajoneuvolain 71 §:n mukaan katsastuksen suorittamiseen oikeutetulla henkilöllä. Tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla Ajoneuvohallintokeskuksen virkamiehellä tulee olla viraston antama todistus oikeudesta osallistua tekniseen tienvarsitarkastukseen. Todistus on pyydettyessä esitettävä tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle.

24 a §

Katsastustoiminnan maksu

Ajoneuvohallintokeskus perii katsastusluvan haltijoilta katsastustoiminnan kiinteän maksun jokaisesta suoritetusta ajoneuvon katsastuksesta. Perittävien maksujen tulee yhteensä vastata niitä kokonaiskustannuksia, jotka Ajoneuvohallintokeskukselle aiheutuvat seuraavista:

- 1) katsastustoiminnan kehittäminen ja tukitoiminnat;*
- 2) katsastustoiminnan valvonta;*
- 3) ajoneuvoja koskevan rekisterin pitäminen ajoneuvojen katsastusluvan haltijoiden katsastustehtäviä varten;*
- 4) teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvät tehtävät;*

5) Ajoneuvohallintokeskuksen korvattavaksi säädetyn valvontakatsastuksen kustannukset.

Katsastustoiminnan maksun suuruudesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Muutoin noudatetaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään.

29 §

Siirtymäsäännökset

5. Toimilupa, joka on myönnetty 3 §:n 3 momentissa tarkoitetulle virastolle, laitokselle tai oppilaitokselle, voidaan uudistaa sen estämättä, mitä mainitussa momentissa säädetään.

5. Toimilupa, joka on myönnetty 3 §:n 3 momentissa tarkoitetulle virastolle, laitokselle tai oppilaitokselle, voidaan uudistaa sen estämättä, mitä mainitussa 3 momentissa ja saman pykälän 4 momentissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

6.

Laki**rikoslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 19 päivänä joulukuuta 1889 annetun rikoslain (39/1889) 2 a luvun 9 §:n 2 momentti sekä 23 luvun 1 §:n 1 momentti ja 12 §, sellaisina kuin ne ovat, 2 a luvun 9 §:n 2 momentti laissa 550/1999 sekä 23 luvun 1 §:n 1 momentti ja 12 § laissa 545/1999, seuraavasti:

1...1..5.

2 a luku

Sakosta, muuntorangaistuksesta ja rikesakosta

9 §

Rikesakkorikkomukset

Rikesakko voidaan säätää tieliikennelain (267/1981) tai sen nojalla annettujen sellaisten säännösten tai määräysten vähäisestä rikkomisesta, jotka koskevat

- 1) jalankulkijoita,
- 2) moottorittoman ajoneuvon kuljettajaa,
- 3) moottorikäyttöisen tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita, kuntoa, moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavia asiakirjoja, moottorikäyttöisen ajoneuvon häiritsevää ja tarpeetonta ajoa, henkilökuljetusta, kuljettajan tai matkustajan henkilökohtaisen suojavälineen käyttöä, muita kuljettajaa koskevia liikennesääntöjä tai liikenteen ohjauslaittein osoitettuja käskyjä, kieltoja tai rajoituksia,
- 4) suurimman sallitun nopeuden ylittämistä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla taikka
- 5) ajoneuvon katsastusta ja rekisteröitäväksi ilmoittamista.

23 luku

Liikenne rikoksista

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia (267/1981) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *liikenneturvallisuuden vaarantamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

1...1..5.

Rikesakko voidaan säätää tieliikennelain (267/1981) tai *ajoneuvolain (/20) taikka niiden* nojalla annettujen sellaisten säännösten tai määräysten vähäisestä rikkomisesta, jotka koskevat

- 1) jalankulkijoita,
- 2) moottorittoman ajoneuvon kuljettajaa,
- 3) moottorikäyttöisen tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita, kuntoa, moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavia asiakirjoja, moottorikäyttöisen ajoneuvon häiritsevää ja tarpeetonta ajoa, henkilökuljetusta, kuljettajan tai matkustajan henkilökohtaisen suojavälineen käyttöä, muita kuljettajaa koskevia liikennesääntöjä tai liikenteen ohjauslaittein osoitettuja käskyjä, kieltoja tai rajoituksia,
- 4) suurimman sallitun nopeuden ylittämistä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla taikka
- 5) ajoneuvon katsastusta ja rekisteröitäväksi ilmoittamista.

23 luku

Liikenne rikoksista

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia (267/1981) tai *ajoneuvolakia (/20) taikka niiden* nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *liikenneturvallisuuden vaarantamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *tienkäyttäjällä* jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa;
- 2) *huumaavalla aineella* myös suorituskykyä heikentävää lääkettä;
- 3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat moottoriajoneuvo, traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;
- 4) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta;
- 5) *junalla* veturia tai veturin ja vaunujen muodostamaa kokonaisuutta sekä muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa lukuun ottamatta raitiovaunua; *sekä*
- 6) *junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavalla tehtävällä* sellaista tehtävää, jossa virheellinen menettely tai laiminlyönti voi vaarantaa junaliikenteen turvallisuutta, mukaan lukien ratapihalla tai teollisuusraiteilla tapahtuva vaunujen liikuttaminen järjestely- ja vaihtotyössä.

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *tienkäyttäjällä* jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa;
- 2) *huumaavalla aineella* myös suorituskykyä heikentävää lääkettä;
- 3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat *auto, mopo, moottoripyörä, kolmi- ja nelipyörä, kevyt nelipyörä*, traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;
- 4) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta;
- 5) *junalla* veturia tai veturin ja vaunujen muodostamaa kokonaisuutta sekä muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa lukuun ottamatta raitiovaunua;
- 6) *junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavalla tehtävällä* sellaista tehtävää, jossa virheellinen menettely tai laiminlyönti voi vaarantaa junaliikenteen turvallisuutta, mukaan lukien ratapihalla tai teollisuusraiteilla tapahtuva vaunujen liikuttaminen järjestely- ja vaihtotyössä.

Tämä laki tulee voimaan _____
kuuta 20 . _____

7.**Laki****moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan moottoriajoneuvoverosta 30 päivänä joulukuuta 1966 annetun lain (722/1966) 2 § sekä 27 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 2 § laissa 872/1982 sekä 27 §:n 1 momentti laissa 522/1994 ja 2 momentti laissa 1161/1998, sekä *lisätään* lakiin uusi 27 a § seuraavasti:

1...1..5.

Voimassa oleva laki

2 §

Moottoriajoneuvolla tarkoitetaan tässä laissa tieliikennelain (267/81) nojalla annettujen säädösten mukaisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja.

27 §

Jollei veroa tai varsinaisen ajoneuvoveron erääntynyttä osaa ole suoritettu, on moottoriajoneuvon käyttö estettävä. Käyttö on estettävä, vaikka ajoneuvon omistajana tai haltijana on muu kuin se, jonka omistusaikana maksuunpantu vero on jäänyt maksamatta.

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisen painavista syistä kokonaan tai määräajaksi peruuttaa 1 momentin nojalla toimeenpannun ajoneuvon käytön estämisen tai määrätä, ettei ajoneuvoon sovelleta 1 momenttia. Ajoneuvon käyttö voidaan sallia ainoastaan, jos voidaan katsoa, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta ja ajoneuvon käytön estämisestä voidaan pitää olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana. Jos tieliikenteen tietojärjestelmässä on ollut ajoneuvon ostajan käytettävissä tieto veronmaksun laiminlyönnistä, ajoneuvon käyttöä ei sallita.

Ehdotus

2 §

Moottoriajoneuvolla tarkoitetaan tässä laissa *ajoneuvolaissa* (/20) ja sen nojalla annettujen *säännösten* mukaisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja.

27 §

Jollei veroa tai varsinaisen ajoneuvoveron erääntynyttä osaa suoritettu, *ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto)*. *Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä*, vaikka ajoneuvon omistajana tai haltijana on muu kuin se, jonka omistusaikana maksuunpantu vero on jäänyt maksamatta.

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisen painavista syistä kokonaan tai määräajaksi peruuttaa *1 momentissa tarkoitettun käyttökiellon* tai määrätä, ettei ajoneuvoon sovelleta 1 momenttia. Ajoneuvon käyttö voidaan sallia ainoastaan, jos *tuomioistuim on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn* tai jos voidaan katsoa, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta ja ajoneuvon käytön *kieltämistä* voidaan pitää olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana. Jos *ajoneuvoja koskevassa rekisterissä* on ollut ajoneuvon ostajan käytettävissä tieto veronmaksun laiminlyönnistä, ajoneuvon käyttöä ei sallita.

27 a §

Jos ajoneuvo on 27 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla käyttökiellossa, poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen on estettävä ajoneuvon käyttäminen liikenteessä ottamalla pois rekisteröinnistä annettu todistus ja rekisterikilvet tai muunlaisin tarvittavin keinoin. Poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen kirjallisella luvalla saa ajoneuvon kuitenkin kuljettaa hänen määräämänsä paikkaan säilytettäväksi. Rekisteröinnistä annettu todistus ja rekisterikilvet on palautettava, kun 27 §:n 1 momentissa tarkoitettut erääntyneet verot on maksettu.

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaiskatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, ettei ajoneuvo ole 27 §:n 1

momentissa tarkoitetun veron laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Katsastuksen ja liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

8.

Laki

ajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ajoneuvoverosta 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun lain (1111/1996) 2 §:n 2 momentti, 4 §:n 1 momentti ja 11 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

Veronalaiset ajoneuvot

Ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaismassaan sovelletaan tieliikennelain (267/81) nojalla säädettyjä perusteita.

Ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaismassaan sovelletaan ajoneuvolaissa (/20) tai sen nojalla säädettyjä perusteita.

1...1..5.

4 §

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain soveltaminen

Tämän lain mukaisen ajoneuvoveron kantoon sovelletaan, mitä moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa (722/66) säädetään varsinaisen ajoneuvoveron maksuunpanemisesta ja kantamisesta, jollei tässä laissa tai sen nojalla annettavassa asetuksessa toisin säädetä. Moottoriajoneuvoverosta annettua lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä sovelletaan myös muutoksenhakuun, veron perintään, ajoneuvon käytön estämiseen veron laiminlyönnin johdosta, verosta vapauttamiseen sekä soveltuvin osin muutoinkin myös menettelyyn ajoneuvoverotuksessa, jollei tässä laissa tai sen nojalla toisin säädetä.

11 §

Ajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa

Jos ajoneuvoveroa on suorittamatta, ajoneuvoa ei hyväksytä vuosikatsastuksessa. Katsastuksen suorittaja määrää maksamattoman veron johdosta ajoneuvon esitettäväksi uudelleenkatsastuksessa jälkitarkastukselle säädetyn ajan kuluessa. Jos vero tällöinkin on suorittamatta, ajoneuvo määrätään ajokieltoon soveltaen tieliikennelain nojalla säädettyä menettelyä.

1...1..5.

4 §

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain soveltaminen

Tämän lain mukaisen ajoneuvoveron kantoon sovelletaan, mitä moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa (722/1966) säädetään varsinaisen ajoneuvoveron maksuunpanemisesta ja kantamisesta, jollei tässä laissa tai sen nojalla annettavassa valtioneuvoston asetuksessa toisin säädetä. Moottoriajoneuvoverosta annettua lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä sovelletaan myös muutoksenhakuun, veron perintään, ajoneuvon käyttökieltoon ja käytön estämiseen veron laiminlyönnin johdosta, käyttökiellon peruuttamiseen, verosta vapauttamiseen sekä soveltuvin osin muutoinkin myös menettelyyn ajoneuvoverotuksessa, jollei tässä laissa tai sen nojalla toisin säädetä.

11 §

Ajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaikatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole ajoneuvoveron laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Katsastuksen ja liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta. Edellä 1 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 1 §:n 2 momentti, 52 §:n 1 momentti ja 63 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 52 §:n 1 momentti ja 63 §:n 2 momentti laissa 413/1997, ja
lisätään lakiin uusi 79 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Siihen, millaista moottoriajoneuvoa on pidettävä 1 momentissa tarkoitettuna autonä, moottoripyöränä tai muuna L-luokan ajoneuvona ja mihin moottoriajoneuvojen luokkaan ajoneuvo on luettava, sovelletaan niitä perusteita, joista säädetään tieliikennelain (267/81) nojalla.

Siihen, millaista *moottorikäyttöistä ajoneuvoa* on pidettävä 1 momentissa tarkoitettuna autonä, moottoripyöränä tai muuna L-luokan ajoneuvona ja mihin *moottorikäyttöisten ajoneuvojen* luokkaan ajoneuvo on luettava, sovelletaan niitä perusteita, joista *säädetään ajoneuvolaissa (/20) tai sen* nojalla.

52 §

Jos ajoneuvon käyttö on estetty tämän lain säännösten nojalla, veron määrännyt piiritullikamari tai ajoneuvohallintokeskus voi määräämillään ehdoilla hakemuksesta erityisistä syistä määrääjäksi tai kokonaan peruuttaa käytön estämistä koskevan päätöksensä. Hakemuksen voi tehdä ajoneuvon omistaja tai haltija.

52 §

Jos ajoneuvon käyttö on *kielletty* tämän lain säännösten nojalla, veron määrännyt *tullipiiri* tai *Ajoneuvohallintokeskus* voi määräämillään ehdoilla hakemuksesta erityisistä syistä määrääjäksi tai kokonaan peruuttaa *käyttökiellon*. Hakemuksen voi tehdä ajoneuvon omistaja tai haltija.

63 §

Jos veroa ei ole suoritettu eräpäivänä, ajoneuvon käyttö voidaan estää. Ajoneuvon käyttö voidaan estää siinäkin tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Veroviranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Käyttö salli-

Jos veroa ei ole suoritettu eräpäivänä, *ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto)*. *Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään* tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Veroviranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon

Voimassa oleva laki

taan sitten, kun verovelvollinen tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut veron. Käyttö voidaan estää, vaikka veroa ei säädettyjen määräaikojen kulumisen johdosta enää voitaisi periä.

Ehdotus

käytön estämiseksi. Käyttö sallitaan sitten, kun verovelvollinen tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut veron. Käyttö *on kielletty*, vaikka veroa ei säädettyjen määräaikojen kulumisen johdosta enää voitaisi periä.

79 a §

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaiskatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole autoveron laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos veron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta tai veron määränneen viranomaisen 52 §:n 1 momentin nojalla antamaa päätöstä, jolla ajoneuvon käyttö on sallittu.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä verolipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.**Laki****ympäristönsuojelulain 13 ja 116 §:n muuttamisesta**

1...1..5.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 4 päivänä helmikuuta 2000 annetun ympäristönsuojelulain (86/2000) 13 §:n otsikko ja 1 momentin 1 kohta sekä 116 §:n 4 momentti seuraavasti:

13 §

13 §

Moottoriajoneuvot, työkoneet ja laitteet

Moottorikäyttöiset ajoneuvot, työkoneet ja laitteet

Valtioneuvosto voi asetuksella säätää:

1) moottoriajoneuvon joutokäynnin rajoittamisesta muualla kuin tieliikennelainsäädännössä tarkoitettulla tiellä;

Valtioneuvosto voi asetuksella säätää:

1) *moottorikäyttöisen ajoneuvon* joutokäynnin rajoittamisesta muualla kuin tieliikennelainsäädännössä tarkoitettulla tiellä;

116 §

Rangaistussäännökset

Moottoriajoneuvon joutokäyntiä koskevan kiellon rikkomisesta voidaan määrätä suoritettavaksi pysäköintivirhemaksu sen mukaan kuin pysäköintivirhemaksusta annettussa laissa (248/1970) säädetään.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon joutokäyntiä koskevan kiellon rikkomisesta voidaan määrätä suoritettavaksi pysäköintivirhemaksu sen mukaan kuin pysäköintivirhemaksusta annettussa laissa (248/1970) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan _____ *päivänä*
kuuta 20 . _____

11.

Laki

polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan polttoainemaksusta 13 päivänä huhtikuuta 1993 annetun lain (337/1993) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se laissa 234/1998, ja

lisätään 13 §:ään sellaisena kuin se on osaksi laissa 234/1998, uusi 3 ja 4 momentti ja lakiin uusi 13 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Soveltamisala

1...1..5.

Voimassa oleva laki

Tätä lakia sovelletaan Suomessa ja muussa maassa rekisteröityyn tai rekisteröimättömänä Suomessa käytettävään ajoneuvoon. Ajoneuvojen luokitukseen sovelletaan, mitä siitä säädetään tieliikennelain (267/1981) nojalla.

Ehdotus

Tätä lakia sovelletaan Suomessa ja muussa maassa rekisteröityyn tai rekisteröimättömänä Suomessa käytettävään ajoneuvoon. Ajoneuvojen luokitukseen sovelletaan, mitä siitä säädetään ajoneuvolaissa (/20) tai sen nojalla.

13 §

Maksuaika

Jos polttoainemaksua ei ole suoritettu 1 momentissa säädettyssä määräajassa, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin maksuvelvolliselle. Polttoainemaksun määrännyt viranomaisiin voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Ajoneuvon käyttö sallitaan siten, kun maksuvelvollinen tai muu kuin maksuvelvollinen on suorittanut veron.

Jos ajoneuvon käyttö on kielletty tämän lain nojalla, polttoainemaksun määrännyt viranomaisiin voi määräämillään ehdoilla hakemuksesta erityisestä syistä määräajaksi tai kokonaan peruuttaa käyttökiellon. Hakemuksen voi tehdä ajoneuvon omistaja tai haltija. Polttoainemaksun määränneen viranomaisen tämän pykälän nojalla antamaan päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta.

13 a §

Ajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaiskatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole polttoainemaksun laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos polttoainemaksun laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta tai polttoainemaksun määränneen viranomaisen 13 §:n 4 momentin nojalla antamaa päätöstä, jolla ajoneuvon käyttö on

150
Voimassa oleva laki

Ehdotus

*sallittu.
Edellä 1 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta polttoainemaksun suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä maksulipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä maksulipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.*

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

12.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään 26 päivänä kesäkuuta 1959 annettuun liikennevakuutuslakiin (279/1959) uusi 15 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

15 b §

Katsastuksen suorittaja on ennen määräaikaikatsastuksen suorittamista velvollinen tarkastamaan, että voimassa olevan liikennevakuutuksen erääntynyt vakuutusmaksu on suoritettu.

Katsastuksen yhteydessä vakuutusmaksu katsotaan maksetuksi, jollei ajoneuvoja koskevassa rekisterissä ole merkintää maksun laiminlyönnistä. Vakuutusmaksu katsotaan myös maksetuksi, jos esitetään vakuutusyhtiön tai rahalaitoksen antama tositemuutoksen tai muu luotettava selvitys maksun maksamisesta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

1...1..5.

13.

Laki

pysäköintivirhemaksusta annetun lain 1 ja 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pysäköintivirhemaksusta 3 päivänä huhtikuuta 1970 annetun lain (248/1970) 1 §:n 1 momentti ja 8 §, sellaisena kuin niistä on 1 §:n 1 momentti laissa 1481/1991, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

1 §
Poliisi määrää pysäköintivirhemaksun ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten sekä pysäköintikiekon käyttöä koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta (*pysäköintivirhe*) sen mukaan kuin tässä laissa säädetään. Pysäköintivirhemaksu määrätään myös ilmansuojelulain (67/82) tai tieliikennelain (267/81) nojalla annettujen moottoriajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta.

8 §
Pysäköintivirhemaksu on virheen tehneen kuljettajan suoritettava. Moottoriajoneuvon, ei kuitenkaan moottoripolkupyörän, osalta maksusta on vastuussa myös se, joka virheen tapahtumisen aikaan oli ajoneuvon omistaja, tai hänen sijastaan se, jolle moottoriajoneuvorekisteriin tehdyn ilmoituksen mukaan on pysyvästi luovutettu ajoneuvon hallinta, jollei omistaja tai haltija saata todennäköiseksi, että ajoneuvo tuolloin oli ollut luvattomasti kuljettajan käytössä, taikka osoita, ettei hän muusta syystä ole velvollinen vastaamaan maksusta.

Ehdotus

1 §
Poliisi määrää pysäköintivirhemaksun ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten sekä pysäköintikiekon käyttöä koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta (*pysäköintivirhe*) sen mukaan kuin tässä laissa säädetään. Pysäköintivirhemaksu määrätään myös ympäristönsuojelulain (86/2000) tai tieliikennelain (267/1981) nojalla annettujen moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta.

8 §
Pysäköintivirhemaksu on virheen tehneen kuljettajan suoritettava. *Auton ja moottoripyörän* osalta maksusta on vastuussa myös se, joka virheen tapahtumisen aikaan oli ajoneuvon omistaja, tai hänen sijastaan se, jolle *ajoneuvoja koskevaan rekisteriin* tehdyn ilmoituksen mukaan on pysyvästi luovutettu ajoneuvon hallinta, jollei omistaja tai haltija saata todennäköiseksi, että ajoneuvo tuolloin oli ollut luvattomasti kuljettajan käytössä, taikka osoita, ettei hän muusta syystä ole velvollinen vastaamaan maksusta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä

14.

Laki

Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Ajoneuvohallintokeskuksesta 18 päivänä joulukuuta 1995 annetun lain (1592/1995) 2 §, sellaisena kuin se on laissa 1102/1998, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Tehtävät

- Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on:
- 1) pitää tieliikenteen tietojärjestelmää ja hoitaa siihen liittyviä tehtäviä;
 - 2) vastata ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta ja hoitaa muita rekisteröintiin liittyviä tehtäviä;
 - 3) vastata ajokorttien rekisteröinnistä;
 - 4) vastata autokoulujen valvonnasta ja kuljettajantutkintotoiminnasta;
 - 5) hoitaa ajoneuvojen *tyyppikatsastusta* ja EY-tyyppihyväksyntää koskevat asiat;
 - 6) hoitaa ajoneuvojen katsastuslupiin liittyviä tehtäviä;
 - 7) hoitaa ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutukseen ja kokeisiin liittyviä tehtäviä;
 - 8) hoitaa ajoneuvojen katsastukseen liittyviä muita tehtäviä;
 - 9) hoitaa liikennetarvikkeiden kauppaan sekä asennus- ja korjaustoimintaan liittyviä lupa- ja valvontatehtäviä;
 - 10) hoitaa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä;
 - 11) hoitaa autokiinnitystä koskevat asiat;
 - 12) ratkaista sille erikseen säädetyt lupa-, poikkeuslupa- ja oikaisuvaatimusasiat;
 - 13) hoitaa eräitä tieliikenteen vero-
1...1..5.

Ehdotus

2 §

Tehtävät

- Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on:
- 1) pitää tieliikenteen tietojärjestelmää ja hoitaa siihen liittyviä tehtäviä;
 - 2) vastata ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta ja hoitaa muita rekisteröintiin liittyviä tehtäviä;
 - 3) vastata ajokorttien rekisteröinnistä;
 - 4) vastata autokoulujen valvonnasta ja kuljettajantutkintotoiminnasta;
 - 5) hoitaa ajoneuvojen *sekä niiden järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää* koskevat asiat;
 - 6) hoitaa ajoneuvojen katsastuslupiin liittyviä tehtäviä;
 - 7) hoitaa ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutukseen ja kokeisiin liittyviä tehtäviä;
 - 8) hoitaa ajoneuvojen katsastukseen liittyviä muita tehtäviä;
 - 9) *hoitaa teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyviä tehtäviä;*
 - 10) hoitaa *osien ja erillisten teknisten yksiköiden sekä polkupyörien* kauppaan sekä asennus- ja korjaustoimintaan liittyviä lupa- ja valvontatehtäviä;
 - 11) hoitaa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä;
 - 12) hoitaa autokiinnitystä koskevat asiat;
 - 13) ratkaista sille erikseen säädetyt lupa-,

tusasioita; *sekä*

14) edistää liikenneturvallisuuden parantamiseen ja tieliikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentämiseen tähtävää tutkimustoimintaa.

Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on huolehtia myös niistä muista toimialaansa liittyvistä viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään, sekä suorittaa ne toimeksiannot, jotka asianomainen ministeriö sille antaa.

poikkeus- ja oikaisuvaatimusasiat;

14) hoitaa eräitä tieliikenteen verotusasioita;

15) edistää liikenneturvallisuuden parantamiseen ja tieliikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentämiseen tähtävää tutkimustoimintaa.

Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on huolehtia myös niistä muista toimialaansa liittyvistä viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään, sekä suorittaa ne toimeksiannot, jotka *liikenne- ja viestintäministeriö* sille antaa.

*Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .*

*Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan
ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin
toimiin.*
