Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ajoneuvolakia, liikenteen palveluista annettua lakia, tieliikennelakia ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia. Esityksellä selkeytettäisiin päästömanipulaatioita koskevaa sääntelyä. Esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvojen päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, käyttö ja asentaminen olisi kiellettyä. Kiellon tavoitteena olisi vähentää liikenteen päästöjä kitkemällä päästömanipulaatioihin perustuvaa liiketoimintaa ja päästömanipuloitujen ajoneuvojen käyttöä tieliikenteessä. Kiellon rikkominen olisi sanktioitua.

Tieliikenteen automaation edistämiseksi ehdotetaan sääntelyä, joka mahdollistaisi automaattisilla ajojärjestelmillä tehtävää testaamista yleisillä teillä ilman ihmiskuljettajaa. Sääntelyn taustalla on Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen tehdyt muutokset. Lisäksi ehdotetaan sääntelyä, joka mahdollistaa liiketoimintamallien testaamista tarjottaessa liikkumisen palveluita automaattisilla ajoneuvoilla, sekä selkeytetään automaattiseen joukkoliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen mahdollisuutta saada määräaikainen poikkeus ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista. Myös kevyitä automaattisia tavarankuljettimia koskevaa sääntelyä selkeytettäisiin.

Esityksessä ehdotetaan täytäntöön pantaviksi EU-sääntelystä johtuvia velvoitteita sekä tehtäviksi eräitä ajonaikaisten kulutustietojen keräämistä koskevan komission täytäntöönpanoasetuksen edellyttämiä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Esityksen mukaan konversioiden eli ajoneuvojen käyttövoimien muuttamisen nykyistä joustavampaa toteuttamista edistettäisiin. Ajoneuvon käytöstä aiheutuvaa ympäristökuormitusta tarkasteltaisiin jatkossa kokonaisarvion perusteella. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset konversioiden teknisistä vaatimuksista ja toteuttamisedellytyksistä. Muutoksella toteutettaisiin pääministeri Sanna Marinin hallituksen Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämisestä.

Esityksessä ehdotetaan, että ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa koskevaa sääntelyä ajantasaistettaisiin. Sääntelyyn tehtäisiin sekä teknisiä että sisällöllisiä muutoksia sen toimivuuden kehittämiseksi ja viranomaisten välisen toimivaltajaon selkeyttämiseksi. Ajoneuvolakiin tehtäisiin myös muita tarvittavia teknisiä korjauksia etenkin katsastukseen liittyen.

Lisäksi ehdotuksessa otettaisiin huomioon sotilasajoneuvoja koskeva uusi lainsäädäntö, josta aiheutuisi ajoneuvolakiin eräitä sisällöllisiä muutoksia.

Esitys kytkeytyy hallitusohjelman kirjaukseen elinvoimainen Suomi, jonka yhtenä tavoitteena on vähäpäästöinen liikenne sekä automaation ja digitalisaation edistäminen.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan vuoden 2023 alusta. Päästömanipulaatioita koskevat muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan kuitenkin vasta 1.6.2024.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ 1
PERUSTELUT 4
1 Asian tausta ja valmistelu 4
1.1 Tausta 4
1.1.1 Päästömanipulaatiot 4
1.1.2 Automaation edistäminen 4
1.1.3 Ajonaikaiset kulutustiedot 4
1.1.4 Muut muutokset 5
1.2 Valmistelu 5
2 Nykytila ja sen arviointi 6
2.1 Ajoneuvolaista yleisesti 6
2.2 Päästömanipulaatiot 7
2.2.1 Yleistä 7
2.2.2 Sääntelystä 9
2.3 Automaation edistäminen 11
2.3.1 Kevyet automaattiset tavarankuljettimet 11
2.3.2 Koenumerotodistusmenettelyn kehittäminen 12
2.3.3 Vastikkeellisuus kokeiluissa 13
2.3.4 Mahdollisuus poiketa ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista 13
2.3.5 Liikennesääntöjen noudattaminen ja vastuukysymykset 14
2.4 Ajonaikaiset kulutustiedot 15
2.5 Käyttövoimien muutokset 15
2.6 Muut korjaukset 16
3 Tavoitteet 19
3.1 Päästömanipulaatiot 19
3.2 Automaation edistäminen 20
3.3 Käyttövoimien muutokset 20
3.4 Muut korjaukset 20
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset 21
4.1 Keskeiset ehdotukset 21
4.1.1 Päästömanipulaatiot 21
4.1.2 Automaation edistäminen 23
4.1.3 Ajonaikaiset kulutustiedot 24
4.1.4 Muut korjaukset 25
4.2 Pääasialliset vaikutukset 27
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset 27
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan 29
4.2.3 Ympäristövaikutukset 31
4.2.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen 32
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot 34
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset 34
5.1.1 Päästömanipulaatiot 34
5.1.2 Ajonaikaiset kulutustiedot 36

5.1.3 Seuraamusmaksun määrääminen 37
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot 38
5.2.1 Päästömanipulaatiot 38
5.2.2 Liikenteen automaation edistäminen 39
6 Lausuntopalaute 40
7 Säännöskohtaiset perustelut 42
7.1 Laki ajoneuvolain muuttamisesta 42
7.2 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 22 §:n muuttamisesta 75
7.3 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 75
7.4 Laki tieliikennelain 52 §:n muuttamisesta 76
8 Lakia alemman asteinen sääntely 76
9 Voimaantulo 78
10 Toimeenpano ja seuranta 78
10.1 Päästömanipulaatiot 78
10.2 Automaation edistäminen 78
10.3 Ajonaikaiset kulutustiedot 78
10.4 Käyttövoimien muutokset 79
11 Suhde muihin esityksiin 79
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä 79
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys 79
12.1 Yleistä 79
12.2 Seuraamuksia koskeva sääntely 79
12.3 Päästömanipulaatioita koskeva sääntely 82
12.4 Ajonaikaisia kulutustietoja koskeva sääntely 83
12.5 Asetuksenantovaltuudet 83
12.6 Määräyksenantovaltuudet 84
LAKIEHDOTUKSET 86
1. Laki ajoneuvolain muuttamisesta 86
2. Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 22 §:n muuttamisesta 112
3. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 113
4. Laki tieliikennelain 52 §:n muuttamisesta 114
LIITE 115
RINNAKKAISTEKSTIT 115
1. Laki ajoneuvolain muuttamisesta 115
2. Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 22 §:n muuttamisesta 166
3. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 167
4. Laki tieliikennelain 52 §:n muuttamisesta 169

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esityksen valmisteluun on johtanut tarve kehittää ajoneuvolakiin sisältyvää sääntelyä. Uudistettu ajoneuvolaki (82/2021) tuli voimaan maaliskuussa 2021. Ajoneuvolain uudistuksen aikana ajoneuvolaissa havaittiin kokonaisuuksia, joiden sääntelyä olisi syytä edelleen kehittää tai selkeyttää, mutta jotka edellyttivät erillistä jatkovalmistelua. Lisäksi uudistuksen jälkeen on havaittu tarve tehdä lakiin edelleen muita lakiteknisiä korjauksia.

Esitys kytkeytyy pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman kirjaukseen elinvoimainen Suomi, jonka yhtenä tavoitteena on vähäpäästöinen liikenne sekä automaation ja digitalisaation edistäminen. Hallitusohjelman mukaisesti liikenteen päästöt puolitetaan 2030 mennessä.

1.1.1 Päästömanipulaatiot

Ajoneuvolain vuoden 2021 uudistuksen valmisteluvaiheessa useat lausunnonantajat esittivät, että ajoneuvolain seuraamusmaksuja koskeva sääntely tulisi ulottaa kattamaan laajemmin tai nimenomaisemmin ajoneuvoihin toteutettavat päästömanipulaatiotoimenpiteet. Lausuntopalautteessa tuotiin esille myös, että ajoneuvolaissa tulisi säätää nimenomainen päästörajoitusjärjestelmien ohituslaitteiden ja manipulointien kielto sekä tällaiseen kieltoon liittyvästä merkittävästä hallinnollisesta seuraamusmaksusta, joka voitaisiin määrätä myös ajoneuvon haltijalle tai omistajalle. Näitä muutoksia ei kuitenkaan vielä vuoden 2020 esityksessä ehdotettu, koska niiden todettiin edellyttävän jatkovalmistelua. Kokonaisuuden tarkastelu päätettiin aikataulusyistä siirtää erilliseen hankkeeseen, jossa päästömanipulaatioiden kokonaisuutta olisi mahdollisuus arvioida ja tarkastella kattavammin.

1.1.2 Automaation edistäminen

Automaatioon liittyvän sääntelyn taustalla on etenkin tieliikennettä koskevan yleissopimuksen (jäljempänä *Wienin kansainvälinen tieliikennesopimus*; SopS 30/1986) muutos. Sopimuksen muutos astui voimaan 14.7.2022, mutta muutosten oikeusvaikutukset edellyttävät tarkempaa kansallista sääntelyä. Ensimmäisessä vaiheessa sopimuksen mahdollistama automaattisten ajojärjestelmien käyttö ilman ihmiskuljettajaa rajataan kokeilujen ja testaamisen tekemiseen, jolloin ajoneuvojen ja toimijoiden määrä on rajallinen, ja toiminta edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää koenumerotodistusta. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee laajempia lainsäädäntöön tarvittavia muutoksia laaja-alaisen työryhmän tukemana, ja työ kestää ainakin vuoden 2023 ajan.

Automaattisilla ajoneuvoilla tarjottaviin liikkumispalveluihin liittyvien vastikkeellisten kokeilujen mahdollistamisen tarve on noussut esille liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelman valmistelun yhteydessä, ja niiden mahdollistaminen voidaan toteuttaa varsin yksinkertaisella tavalla. Kevyisiin automaattisiin tavarankuljettimiin liittyvän sääntelyn selkeyttäminen on niin ikään tarpeellista jo toteutuneen teknisen kehityksen johdosta.

1.1.3 Ajonaikaiset kulutustiedot

Euroopan komissio antoi 4.3.2021 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta. Ajoneuvovalmistajia koskevista sitovista hiilidioksidipäästöjen vähentämisvelvoitteista

säädetään hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631 (jäljempänä *päästöjen raja-arvoasetus*). Päästöjen raja-arvoasetus annettiin 17.4.2019, ja sitä on sovellettu 1.1.2020 alkaen.

Päästöjen raja-arvoasetuksen mukaan ajoneuvovalmistajien ja kansallisten viranomaisten tulee seurata ja raportoida, kuinka hyvin henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen- tai energiankulutus vastaavat asetuksessa (EY) N:o 715/2007 asetettuja päästöjä ja kulutusta. Komissiolle on päästöjen raja-arvoasetuksessa annettu valtuus säätää ajonaikaisten kulutustietojen keräysmenettelystä täytäntöönpanoasetuksella

1.1.4 Muut muutokset

Voimassa olevan ajoneuvolain uudistuksen aikana havaittiin katsastuslainsäädäntöön liittyviä kehittämistarpeita. Lisäksi ajoneuvolain uudistuksen jatkovalmistelussa tunnistettiin tarve ajantasaistaa ulkomaisen ajoneuvon käyttämiseen Suomessa liittyvää sääntelyä. Aihekokonaisuuksien käsittely päätettiin kuitenkin aikataulusyistä siirtää omaan hankkeeseensa yhdessä ajoneuvojen päästömanipulaatiokysymysten kanssa, jotta kokonaisuuksia olisi mahdollisuus arvioida kattavammin. Tässä ehdotuksessa ehdotetaan näihin kokonaisuuksiin teknisiä korjauksia ja voimassa olevan sääntelyn rakenteen selkeyttämistä. Nykytilaan ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia.

Esityksessä ehdotetaan tehtäväksi tarpeelliset muutokset ajoneuvolakiin ajoneuvojen käyttövoimamuutosten eli konversioiden joustavoittamiseksi. Ehdotetuilla muutoksilla toteutettaisiin hallitusohjelman Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämisestä.

Ajoneuvolain uudistuksen jälkeen laissa on havaittu edellä mainittujen kokonaisuuksien lisäksi myös muita säännöksiä, joita olisi lakiteknisistä syistä sekä säännösten selkeyden vuoksi syytä täsmentää tai korjata. Kyse on merkitykseltään vähäisistä, pääosin teknisistä korjauksista lakiin.

Lisäksi ajoneuvolakiin ehdotetaan tehtäväksi puolustusministeriön sotilasajoneuvotyöryhmän valmistelemasta sotilasajoneuvolakiehdotuksesta johtuvat tarpeelliset muutokset.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut valmisteluun. Valmistelussa on kuultu myös päästömanipulaatioiden osalta sisäministeriötä ja Poliisihallitusta. Valmistelussa on kuultu ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa koskevan ajoneuvolain 5 luvun osalta valtiovarainministeriötä sekä Verohallintoa. Valmistelussa on kuultu myös puolustusministeriötä sotilasajoneuvotyöryhmän valmisteleman sotilasajoneuvoja koskevan erityislainsäädännön johdosta ajoneuvolakiin tehtävien muutosten osalta. Valmisteluun liittyvät asiakirjat ovat saatavissa esityksen valmistelua koskevilla sivuilla https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020.

Esitys oli lausuntokierroksella 6.6–29.7.2022. Lausuntopyyntö lähetettiin laajasti eri ajoneuvoja kuljetusalan sidosryhmille sekä viranomaisille. Lausuntoja saatiin yhteensä 44 taholta. Osa tahoista ilmoitti lisäksi, ettei heillä ollut lausuttavaa esityksestä. Lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat saatavissa esityksen valmistelua koskevilla sivuilla https://valtioneu-

vosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020. Esitys koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Esityksellä ei siten ole suoraa vaikutusta Ahvenanmaan kannalta.

Automaation edistäminen

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 4.5.2021 hankkeen valmistelemaan Wienin kansainvälisen tieliikennesopimuksen muuttamisen edellyttämää kansallista sääntelyä. Hankkeen tueksi on asetettu laaja-alainen työryhmä. Nyt käsillä olevista ehdotuksista on käyty keskustelua työryhmän epävirallisessa Automaattinen joukkoliikenne –alatyöryhmässä.

Ajonaikaiset kulutustiedot

Komissio esitteli 18.6.2020 hiilidioksidipäästöjen monitorointisäännösten valmistelua edistävälle asiantuntijatyöryhmälle (Expert Group for policy development and implementation of CO2 from road vehicles) luonnoksen täytäntöönpanoasetuksesta, jossa ehdotettiin säädettäväksi yhdenmukaisista uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta. Suomesta asiantuntijatyöryhmään osallistui Liikenne- ja viestintävirasto. Ehdotus esiteltiin myöhemmin ilmastonmuutoskomiteassa (Climate Change Committee) 14.7.2020.

Esityksellä tehtäisiin kansalliseen lainsäädäntöön muutokset, joita komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/392, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2021, henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti ja komission täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1014/2010, (EU) N:o 293/2012, (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 kumoamisesta (jäljempänä *täytäntöönpanoasetus*) edellyttää. Täytäntöönpanoasetuksen kansallinen voimaansaattaminen edellyttää muutoksia katsastusta koskevaan sääntelyyn.

Sotilasajoneuvot

Puolustusministeriö asetti 16.3.2021 työryhmän arvioimaan Puolustusvoimien sotilasajoneuvoja koskevaa sääntelyä ja valmistelemaan esityksen sääntelyn uudistamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto ovat osallistuneet työryhmän työskentelyyn. Nyt käsillä olevassa ehdotuksessa otettaisiin huomioon puolustusministeriön sotilasajoneuvotyöryhmän valmistelutyö ja tehtäisiin ajoneuvolakiin työryhmän valmistelutyöstä johtuvat tarpeelliset muutokset.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Ajoneuvolaista yleisesti

Ajoneuvolaki uudistettiin kokonaisuudistuksella (HE 177/2020 vp), joka tuli voimaan 1.3.2021. Uudistuksella ajoneuvolaki saatettiin vastaamaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/858 (jäljempänä *autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus*). Kokonaisuudistuksessa ajoneuvolain rakennetta myös selkeytettiin ja siihen tehtiin lakiteknisiä korjauksia.

Ajoneuvolain kokonaisuudistuksen aikana havaittiin, että kokonaisuudistuksesta huolimatta ajoneuvolakiin sisältyy edelleen säännöksiä ja kokonaisuuksia, joita olisi tarpeen selkeyttää. Tällaisia kokonaisuuksia ovat erityisesti ajoneuvojen päästömanipulaatiot, ajoneuvojen katsastusta koskeva 6 luku ja ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa koskeva 5 luku. Lisäksi ajoneuvolakiin on katsottu edelleen olevan tarpeen tehdä erinäisiä lakiteknisiä korjauksia ja selvennyksiä.

2.2 Päästömanipulaatiot

2.2.1 Yleistä

Ajoneuvojen tuotekehityksessä on muun ohella viime vuosikymmeninä keskitytty osaltaan haitallisten lähipäästöjen minimointiin. Euroopan unionissa ajoneuvojen tuottamien lähipäästöjen määrää on säännelty Euro-päästöluokitusten kautta. Uusimmat päästöluokitukset edellyttävät ajoneuvoilta pitkälle kehittynyttä pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmää. Valmistajilta edellytetään tiukkoihin päästörajoihin pääsemistä. Uudet ajoneuvot ovat nykyisin hyvin matalapäästöisiä. Tiukat päästörajoitukset ja niiden avulla saavutettavat ympäristöhyödyt menettävät kuitenkin merkityksensä, mikäli ajonevoihin toteutetaan päästömanipulaatioita.

Päästömanipulaatiolla tarkoitetaan pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia. Muutoksia tehdään ajoneuvoihin jopa heti käyttöönoton jälkeen, mutta myös ennen käyttöönottoa, vaikkakin tämä on harvinaisempaa. Ajoneuvoihin tehdään karkeasti kahdentyyppisiä muutoksia: ohjelmistomuutoksia moottorinohjaukseen ja fyysisiä muutoksia pakokaasujen jälkikäsittelylaitteistoon. Kevyen kaluston puolella taustalla on usein moottoritehon kasvattaminen (ohjelmistomuutos) tai vanhempien autojen tapauksessa huolto- ja korjauskustannusten välttäminen (fyysinen muutos). Raskaan kaluston puolella taustalla on pyrkimys käyttö- ja huoltokustannusten pienentämiseen (ohjelmistomuutos tai fyysinen muutos) tai moottoritehon kasvattamiseen (ohjelmistomuutos).

Päästömanipulaatioita tehdään sekä raskaisiin että kevyisiin ajoneuvoihin. Poliisin osaaminen ja siihen käytettävä laitteisto raskaan kaluston manipulointien havaitsemiseksi on parantunut viime vuosina. Vuonna 2020 raskaan kaluston tienvarsitarkastuksissa havaittiin yhteensä 178 SCR-laitteiston manipulaatiota, ja vuonna 2021 yhteensä 204. Tilastot eivät anna totuudenmukaista kuvaa ilmiön yleisyydestä, sillä päästömanipulaatioita ei ole tutkittu kaikista ajoneuvoista. Kaikkia manipulaatiota ei myöskään havaita tienvarsitarkastuksissa, vaan kiinni jäävät selkeimmät tapaukset. Lapin poliisilaitos uutisoinut, että joka kymmenennessä tarkastetussa ajoneuvossa paljastui merkittäviä ympäristöhaittoja aiheutuvia päästömanipulaatioita. Autotuojat ry:n jäsenten arvion mukaan jopa 30–50 prosenttia kuorma-autoista on jollain tavoin päästömanipuloituja kolmannen osapuolen toimesta.

Kevyisiin ajoneuvoihin kohdistuvien päästömanipulaatioiden lukumääristä ei ole saatavissa tarkkaa tilastotietoa. Kevyidenkin ajoneuvojen päästömanipulaatiopalveluita kuitenkin markkinoidaan avoimesti ja ammattimaisesti Suomessa. Manipulaatioiden tekijät julkaisevat jatkuvasti tietoja muuttamistaan ajoneuvoista ja ilmoittavat tehneensä muutoksia satoihin tai tuhansiin ajoneuvoihin toimijasta riippuen. Siten on syytä olettaa, että vaikka asiasta ei olekaan saatavilla tilastotietoa, myös kevyiden ajoneuvojen päästömanipulaatio on Suomessa todellinen ilmiö.

Päästömanipulaatioiden kitkemisen haasteena on osaltaan valvonnan haasteellisuus. Päästömanipulaatioita voidaan havaita esimerkiksi katsastuksen sekä tienvarsitarkastuksen yhteydessä. Manipulaatiota on kuitenkin hyvin vaikea havaita määräaikaiskatsastuksessa, koska nykyisiä katsastuksissa käytettäviä mittaustekniikoita ja mittauslaitteita ei ole suunniteltu havaitsemaan

riittävällä tarkkuudella esimerkiksi pienhiukkasten lukumäärää ja pienhiukkasten massaa. Ongelmallista on erityisesti se, että katsastuksessa ei muutoinkaan edes mitata ajoneuvon aiheuttamia päästöjä, vaan mittaukset suorittavat korjaamot. Korjaamot antavat mittauksesta todistuksen, joka tarkastetaan katsastusasemalla, mutta niiden tekemistä ei valvota juuri lainkaan. Tälläkin hetkellä päästömittauksia suorittavat korjaamot, jotka tekevät myös päästömanipulaatioita. Samoin haasteensa päästömanipulaatioiden havaitsemiseen tuo se, että määräaikaiskatsastuksessa ei katsastusdirektiivin ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaan pitäisi käyttää työkaluja ajoneuvon osien purkamiseen tai irrottamiseen. Päästömanipulaatioihin käytettävät laitteistot ovat yleensä hyvin piilotettuja ajoneuvojen rakenteisiin tai toteutettu ohjelmistoin, mikä vaikeuttaa niiden havainnointia. Tässä esityksessä ei kuitenkaan tarkemmin käsitellä määräaikaiskatsastusta ja päästömanipulaatioiden havaitsemista, sillä Euroopan unionin liikennekelpoisuuspaketin yhteydessä on tarkoitus lisätä katsastusdirektiivin päästömanipulaatioiden mittaamista koskevaa sääntelyä.

Päästöjä manipuloidaan useista eri syistä, jotka ajoneuvon omistajan osalta liittyvät usein pyrkimykseen vähentää kustannuksia. Talouden toimijan osalta syyt ovat lähtökohtaisesti liitettävissä liiketaloudellisiin perusteisiin. Kustannussäästöjä syntyy ympäristön kustannuksella, kun: 1) pakokaasujen jälkikäsittelylaitteita ei huolleta ja korjata; 2) dieselmoottorissa käytettävän AdBlue-lisäaineen käytöstä luovutaan; 3) polttoaineenkulutusta saadaan laskettua.

Päästömanipuloidulla ajoneuvolla ajava toimija saa merkittävää kilpailuetua lakia noudattaviin toimijoihin verrattuna. Liikenne- ja viestintäviraston teettämien laskelmien mukaan ajoneuvokohtaisen taloudellisen hyödyn raskaan kaluston osalta voidaan arvioida vuositasolla olevan ajoneuvosta tai ajoneuvoyhdistelmästä riippuen keskimäärin noin 3 000–8 000 euroa. Ajoneuvoon tehtyjen kiellettyjen muutosten poistaminen eli ajoneuvon ennallistaminen tarkoittaa useissa tapauksissa järjestelmän uusimista kokonaan, josta arvioiden mukaan aiheutuu keskimäärin noin 15 000–20 000 euron kustannus. Laskelmat perustuvat arvioituihin keskimääräisiin huolto- ja korjauskuluihin sekä vuosittaisiin keskimääräisiin ajosuoritteisiin. Päästömanipulaatiot ja moottorinohjauksen muutokset voivat aiheuttaa vaurioita moottoriin, voimansiirtoon ja pakokaasujen jälkikäsittelylaitteisiin. Tämän seurauksena ajoneuvo voi aiheuttaa jatkossa enemmän säänneltyjä päästöjä, vaikka moottorinohjauksen muutokset korjattaisiin. Ajoneuvon ennallistaminen voi osaltaan vaatia laajempiakin korjauksia tehtäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön ajoneuvojen päästömanipulaatiot Suomessa –arviomuistio oli lausuntokierroksella 1.12.2020–1.2.2021. Annettujen lausuntopalautteiden mukaan ajoneuvojen päästömanipulaatiotoiminta on Suomessa suhteellisen yleistä. Alalla on kymmeniä toimijoita, jotka mainostavat moottorin ohjelmistomuutoksia ja päästömanipulaatioita esimerkiksi lehdissä, sosiaalisessa mediassa ja verkkosivuilla. Tuotteita markkinoidaan esimerkiksi ”optimointina”, taloudellisuudella, ympäristöystävällisyydellä tai ajoneuvon todellisen suorituskyvyn vapauttamisella. Osa toimijoista poistaa ajoneuvoista huollon tarpeessa olevia pakokaasujen jälkikäsittelylaitteita. Jotkin toimijat pyrkivät kiertämään omaa vastuutaan mainitsemalla, että ajoneuvo ei sovellu tieliikennekäyttöön, vaikka olisi ilmeistä ja osapuolten tiedossa, että kalustoa käytetään tieliikenteessä.

Päästömanipulaatioilla on haitallisia vaikutusta pääasiassa ajoneuvon lähipäästöjen määrään. Lähipäästöjä ovat etenkin typen oksidit (NOx) ja hiukkaspäästöt (PM). Näillä on ihmisille haitallisia terveysvaikutuksia ja ne saattavat pahentaa tiettyjä sydän- ja hengitystiesairauksia. Suomen ympäristökeskuksen mukaan lähipäästöistä aiheutuu Suomessa vuosittain useita satoja enneaikaisia kuolemantapauksia sekä vähintään kymmenien miljoonien eurojen taloudelliset menetykset lisääntyneen sairastamisen vuoksi (Suomen ympäristökeskus: https://www.syke.fi/fi-FI/Tutkimus__kehittaminen/Tutkimus_ja_kehittamishankkeet/Hankkeet/Paastojen_alueelli-

nen_skenaariomallinnus_FRES/Hiukkasten_terveysvaikutukset). Päästömanipulaatio kasvattaa myös pakokaasupäästöjä, jotka ovat haitallisia ympäristölle. Päästömanipulaatiosta seuraavat ympäristöhaitat ovat huomattavia. Esimerkinomaisesti, mikäli 20 prosenttia autoista olisi manipuloituja ja autojen hiukkas- ja typenoksidipäästöt olisivat 10-kertaiset, kokonaispäästöt liikenteessä olisivat 2,8-kertaiset siihen verrattuna, mitä ne olisivat ilman manipulaatioita.

2.2.2 Sääntelystä

Voimassa olevassa ajoneuvolaissa on useita kohtia, joissa on päästömanipulaatioita koskevaa sääntelyä, vaikkakaan laissa ei nimenomaisesti puhuta päästömanipulaatioista. Päästömanipulaatioita koskevat lainkohdat ovat 2 §:n 43 kohta, 6 §, 7 §, 143 §, 165 §, 189 §:n 6 kohta, 193 §, 194 §, 195 §, 198 § ja 200 §.

Päästömanipulaation voidaan katsoa olevan kiellettyä voimassa olevan ajoneuvolain 7 §:n ja 189 §:n 6 kohdan perusteella. Ajoneuvolain 7 §:n mukaan liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa korjata, muuttaa eikä varustaa lisälaitteella siten, ettei ajoneuvo enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Ajoneuvon ei myöskään saa antaa muuttua sellaiseksi, ettei se enää täytä näitä vaatimuksia. Myöskään ajoneuvon iän ja luontaisen kulumisen vuoksi ajoneuvosta turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää. Päästömanipulaatioita voidaan arvioida ajoneuvolain 7 §:n vastaisena toimintana. Säännös esimerkiksi merkitsee, että ajoneuvosta ei saa poistaa mitään siihen alkuperäisenä kuulunutta pakollista turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin kuuluvaa osaa eikä näiden osien toimintakykyä saa merkittävästi heikentää. Päästömanipulaatiossa käytettävät laitteet ja menetelmät tosiasiassa merkitsevät sitä, että ajoneuvo ei vastaa ajoneuvolain 7 §:ssä tarkoitettuja vaatimuksia.

Lähtökohtaisesti, mikäli ajoneuvoa muutetaan, se tulisi viedä muutoskatsastukseen. Ajoneuvolain 143 §:n mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin. Ongelmana päästömanipulaatioiden kohdalla on se, että ajoneuvon kuljettaja, omistaja tai haltija ei noudata lakia eikä vie ajoneuvoa muutoskatsastukseen.

Ajoneuvolain 189 §:n 6 kohdassa säädetään talouden toimijalle määrättävästä seuraamusmaksusta. Sen mukaan talouden toimija voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia. Talouden toimija ei siten saa muuttaa ajoneuvoa esimerkiksi asentamalla siihen päästömanipulaatiolaitteita tai vastaavia ohjelmistoja. Seuraamusmaksun määräämisestä ja suuruudesta säädetään 193 §:ssä. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto määrää 189 §:ssä tarkoitetun seuraamusmaksun. Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomainen valvomaan talouden toimijoita. Talouden toimija on määritelty 2 §:n 43 kohdassa. Talouden toimijalla tarkoitetaan ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen valmistajaa, valmistajan edustajaa, maahantuojaa tai jakelijaa. Päästömanipulaatiopalveluita tarjoavat yritykset ovat määritelmän mukaisia jakelijoita.

Ajoneuvolain 6 §:ssä säädetään ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan ja varusteen myynnistä. Pääsääntönä on, että myytävän, rekisteröitävän tai käyttöön otettavan ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön on vastattava sille lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia. Lähtökohtaisesti pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmienkin tulisi siten olla vaatimustenmukaisia, eikä niitä saisi edes ajoneuvon käyttöönoton jälkeen manipuloida

vaatimustenvastaisiksi. Nykyinen ajoneuvolain 6 §:n 3 momentti käytännössä mahdollistaa päästömanipulaatioihin liittyvien tuotteiden ja palveluiden myynnin. Säännöksen mukaan 6 §:n 1 ja 2 momenteissa tarkoitettu myynnin, luovuttamisen ja kaupan pitämisen kielto ei koske sellaisia ajoneuvoja, järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia eikä varusteita, jotka käytössä kulumisen tai muun syyn vuoksi ovat alkuperäiseen tarkoitukseensa kelpaamattomia, jos tästä ilmoitetaan näkyvästi kaupan olevaan ajoneuvoon, järjestelmään, komponenttiin, erilliseen tekniseen yksikköön, osaan tai varusteeseen tai sen pakkaukseen tehdyllä merkinnällä tai jos muuten käy selvästi ilmi, että ajoneuvo, järjestelmä, komponentti, erillinen tekninen yksikkö, osa tai varuste myydään romuksi tai muuhun tarkoitukseen kuin sellaisenaan liikenteessä käytettäväksi. Käytännön tasolla kieltoa myydä päästömanipulaatioihin liittyviä tuotteita ja palveluita kierretään ”Ei tieliikennekäyttöön” tai vaihtoehtoisesti ”Ajoneuvo muutoskatsastettava” -maininnoilla sekä myynnin että asennuksen yhteydessä.

Seuraamuksena raskaan kaluston päästömanipulaatiotilanteissa kyseeseen tulee ajoneuvolain 194 §:n ajoneuvorikkomus, josta tuomitaan sakkorangaistus. Mainitun säännöksen mukaan se, joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta, rikkoo moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 7 artiklassa säädettyä kieltoa tehdä muutoksia kuluvan reagenssin käyttöön perustuviin järjestelmiin tai ajaa ajoneuvoja ilman kuluvaa reagenssia, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ajoneuvorikkomuksesta sakkoon.

Lisäksi vaatimusten vastainen ajoneuvo voidaan ajoneuvolain 198 §:n nojalla määrätä ajokieltoon ja ajoneuvolain 200 §:n nojalla valvontakatsastukseen rekisteröintikatsastuksen laajuudessa. Suurin taloudellinen seuraus tässä tilanteessa tulee manipulointien korjaamisesta ennen valvontakatsastusta. Ajoneuvorikkomuksesta voidaan tuomita sakkorangaistus ajoneuvon omistajalle, kuljettajalle tai haltijalle. Sakkorangaistus voidaan tuomita ainoastaan luonnolliselle henkilölle, koska ajoneuvorikkomuksesta ei ole erikseen säädetty mahdollisuutta tuomita oikeushenkilölle yhteisösakkoa rikoslain 9 luvun mukaisesti. Seuraamusta ei siten voida kohdistaa esimerkiksi luvanvaraista liikennettä harjoittavaan kuljetusyritykseen, joka hankkii päästömanipulaatioilla kilpailuetua liiketoiminnassaan. Päiväsakkorangaistus on myös suuruudeltaan pieni tällaisessa ammattimaisessa toiminnassa tavoiteltaviin taloudellisiin hyötyihin nähden. Käytännön tasolla manipulaatioihin liittyvä kiinnijäämisriski on lähes olematon eivätkä rangaistukset luo tarvittavaa pelotevaikutusta rikkomusten ennaltaehkäisemiseksi.

Kuten edellä on tuotu esiin, on päästömanipulaatioiden valvonta hyvin haasteellista. Määräaikaiskatsastuksen lisäksi päästömanipulaatioita havaitaan ajoneuvojen teknisissä tienvarsitarkastuksissa, joista säädetään ajoneuvolain 7 luvussa. Lain 165 §:n mukaan teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastetaan tarkastuksen suorittajan tarkoituksenmukaiseksi katsomassa laajuudessa tiellä tai muualla käytetyn ajoneuvon kunto siltä osin kuin se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön sekä rekisteriin merkityt tiedot. Ajoneuvojen tekniseen kuntoon keskittyviä tienvarsitarkastuksia Suomessa suorittaa ajoneuvolain 169 §:n mukaan poliisi. Myös Rajavartiolaitos ja Tulli suorittavat jonkin verran ajoneuvojen tekniseen kuntoon liittyvää valvontaa. Vaikka poliisin osaaminen ja siihen käytettävä laitteisto raskaan kaluston manipulointien havaitsemiseksi on parantunut viime vuosina, päästömanipulaatioiden parempi havaitseminen edellyttäisi kuitenkin uutta laitteistoa ja koulutusta, sillä päästömanipulaatioita tehdään monin eri tavoin ja niiden selvittäminen on monimutkaista. Päästömanipulaatioista tienvarsitarkastuksissa määrättävät sanktiot ovat myös tällä hetkellä hyötyihin nähden hyvin pienet.

Voimassa olevaan ajoneuvolakiin ei sisälly päästömanipulaatiota koskevaa nimenomaista sääntelyä. Talouden toimijoiden eli myös päästömanipulaatiopalveluita toteuttavien yritysten teettämät manipulaatiot voidaan tulkita olevan ajoneuvolaissa kiellettyä ajoneuvon muuttamista. Päästömanipulaatioiden voidaan katsoa olevan jo nyt kielletty voimassa olevan ajoneuvolain edellä mainittujen lainkohtien perusteella, mutta tästä huolimatta niitä toteutetaan tietoisesti ja erilaisin motiivein. Ajoneuvojen päästömanipulaatiopalveluita markkinoidaan avoimesti ja ammattimaisesti.

Voimassa oleva lainsäädäntö vaikuttaa siis kieltävän ajoneuvojen päästömanipulaatiot, mutta täysin selvä tällainen tulkinta ei kuitenkaan ole. Tulkinnasta tekee haasteellista mm. se, ettei päästömanipulaatiota nimenomaisesti mainita voimassa olevassa ajoneuvolaissa tai sen hallituksen esityksessä (HE 177/2020 vp). On kuitenkin selvää, että ajoneuvolakiin sisältyy päästömanipulaatioon soveltuvia säännöksiä edellä kuvatun mukaisesti. Oikeustilan voidaankin katsoa olevan tällä hetkellä epäselvä. Koska kysymys on sanktioidusta toiminnasta, tulisi sääntelyn olla tarkkaa ja sanktiosääntelyn ennakoitavaa. Oikeustilaa olisikin syytä selkeyttää ja selventää. Ajoneuvolakiin tulisi lisätä tarpeeksi tehokkaat keinot päästömanipulaation kitkemiseksi. Ajoneuvojen päästöjen manipulointi tavalla, jossa sallitut päästöarvot ylitetään taloudellisessa hyötymistarkoituksessa tai ajoneuvon suorituskyvyn lisäämiseksi, on moitittavaa toimintaa, jonka sanktioimiselle on esitettävissä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste. Lisäksi oikeustilaa tulisi selkeyttää valvovien viranomaisten osalta. Keskeisinä viranomaisina tässä yhteydessä ovat poliisi sekä Liikenne- ja viestintävirasto. Poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli valvovat ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta, ja Liikenne- ja viestintävirasto valvoo talouden toimijoita.

2.3 Automaation edistäminen

Liikenteen automaation edistäminen on sitä koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen (LVM/2921/137) mukaan yksi merkittävistä keinoista vaikuttaa siihen, että tulevaisuuden liikenne on turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää kuin nykyinen liikenne. Automaatiokehitys on osa digivihreää siirtymää, joka vaikuttaa liikennejärjestelmän kokonaiskehitykseen. Suomen tavoitteena on olla yksi digitalisaatiokehityksen kärkimaista, ja sama tavoite liittyy myös liikenteen automaation kehittämiseen. Valtioneuvoston periaatepäätöksen linjausten mukaisesti liikenteen automaatiota kehitettäessä on erityisesti otettava huomioon ihmiskeskeinen näkökulma, panostettava tiedon hyödyntämiseen ja varmistettava sääntelyn edistyksellisyys.

Ajoneuvotekninen sääntely etenee Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissiossa UNECE:ssä ja EU:ssa tällä hetkellä melko nopeasti. Kansallisessa päätösvallassa olevien liikennesääntöjen osalta merkittävä muutos tapahtui Wienin kansainvälisen tieliikennesopimuksen osalta, kun vaatimus ihmiskuljettajan olemassa olosta voidaan jatkossa täyttää myös automaattisella ajojärjestelmällä. Laajassa mittakaavassa kyse on periaatteellisesti merkittävästi muutoksesta siinä, kuka vastaa siitä, että ajoneuvo kulkee liikennesääntöjen mukaisesti. Näiden laajakantoisten asioiden selvittäminen on vielä kesken niin Suomessa kuin kansainvälisellä kin tasolla. Ensi vaiheissa keskeistä on mahdollistaa ilman ihmiskuljettajia tehtävä automaatiotestaaminen Suomessa. Testaamisessakin tärkeintä on varmistaa liikenneturvallisuus, ja ehdotettavat muutokset pyrkivät huolehtimaan tästä.

2.3.1 Kevyet automaattiset tavarankuljettimet

Pienitehoiset, hitaasti liikkuvat tavarankuljettimet ovat myös nykyisin sallittuja ajoneuvolain 1 §:n 6 momentin tulkinnan perusteella. Niiden on katsottu olevan jalankulkua korvaavia liikkumisvälineitä, jolloin ajoneuvolaki ei koske niitä. Samoin perustein on tulkittu, että ne voivat käyttää jalkakäytävää. Jatkossa on todennäköistä, että käyttöön tulee muunkinlaisia ”itsestään

ajavia laitteita”. Siksi on tarpeen selkeyttää tällaisten laitteiden luonnetta ajoneuvoina. Kevyet tavarankuljettimet ovat yleensä etähallittuja laitteita, jotka kulkevat automaattisen ajojärjestelmän avulla. Ne voivat kuljettaa kevyitä kuormia, kuten ruokatilauksia ravintoloista tai vähittäiskaupoista.

2.3.2 Koenumerotodistusmenettelyn kehittäminen

Ajoneuvolaissa säädetään muun muassa yleisillä teillä käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien hyväksymisestä liikenteeseen ja rekisteröimisestä. Yleinen perusedellytys on ajoneuvolain 3 §:n mukaan se, että ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän on oltava liikenteeseen soveltuva ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen.

Ajoneuvolain 116 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta myöntää ajoneuvoja valmistavalle, myyvälle, varustavalle tai korjaavalle taikka kuljetustoimintaa harjoittavalle tai ajoneuvoihin kohdistuvaa tutkimustoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle enintään vuoden kerrallaan voimassa olevan koenumerotodistus. Kyse on poikkeusmenettelystä, joka oikeuttaa Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäiseen käyttöön koenumerokilvin tiellä ja muualla. Menettely on vanhaa perua, ja sen avulla on muun muassa voitu käyttää tilapäisesti rekisteristä liikennekäytöstä poistettuja ajoneuvoja sekä tehdä aikaisempaa tuotekehitystä ajoneuvoilla, joita ei ole tyyppihyväksytty. Menettely on toiminut hyvin tällaisten ajoneuvojen osalta, eikä sitä ole tarve muuttaa.

Lisääntyvää automaatiota hyödyntävien ajoneuvojen kokeellinen testaaminen on myös tehty ajoneuvolain 116 §:n nojalla annettujen koenumerotodistusten ja todistuksiin liittyvien ajoneuvoon kiinnitettävien koekilpien avulla. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää koenumerotodistuksen tutkimus- ja kehitystoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle, kun kysymyksessä on todistuksen saajan harjoittamaan toimintaan välittömästi liittyvä ajoneuvon tai sen laitteiden tutkimukseen tai tuotekehittelyyn liittyvä koe.

Suomen lainsäädäntö on automaation suhteen varsin sallivaa, sillä se ei sisällä säännöksiä, jotka estäisivät tieliikenteen automaation tämänhetkisen kehitysvaiheen mukaisten ajoneuvojen käyttämisen tai kokeilevan testaamisen yleisillä teillä. Esimerkiksi ajoneuvon ohjaaminen sen ulkopuolelta on lain mukaan mahdollista. Automaattisia ajoneuvoja on Suomessa kokeiltu erilaisissa hankkeissa jo usean vuoden ajan. Ensimmäinen automaattiajamisen kokeilu yleisellä tiellä tehtiin vuonna 2016. Kokeiluja on järjestetty muun muassa Helsingissä, Espoossa, Hämeenlinnassa, Tampereella ja Pohjois-Suomessa.

Toistaiseksi Suomessa toteutetut automaattiajamisen testit ovat olleet tutkimushankekokeiluja, joissa on keskitytty automaattisen ajoneuvoteknologian ja sen toimivuuden kehittämiseen. Ensimmäiset automaattiajamisen testit suoritettiin tyyppihyväksymättömillä niin sanotuilla pienoisbusseilla, joissa ei ollut perinteisiä ohjauslaitteita lainkaan. Ajoneuvoja kuljetettiin ennalta määrätyillä reiteillä ja niin sanottu turvakuljettaja puuttui ajamiseen vain poikkeustilanteissa. Tämän tyyppiset testit ovat jatkuneet ja laajentuneet pienimuotoisesti osaksi kaupunkien joukkoliikennettä. Toinen suuntaus automaattiajamisen testaamisessa on ollut tyyppihyväksytyt henkilöautot, joihin on lisätty uuden teknologian mukaista tekniikkaa. Näissä tutkimuksissa on keskitytty ajoneuvojen ja niiden teknologian toimivuuteen Suomen talviolosuhteissa. Kolmas suuntaus automaattiajamisen testaamisessa on ollut erilaiset moottorityökoneita muistuttavat automaattisesti liikkuvat robottiajoneuvot. Näissä tutkimuksissa on keskitytty automaattisesti kulkevien ajoneuvojen soveltuvuutta muun muassa tavaroiden kuljettamiseen tai teiden ylläpitoon. Näissä kuljettaja ei ole ollut ajoneuvon sisällä ja kuljettaja on kävellyt ajoneuvon vierellä puuttuen ohjaamiseen vain tarvittaessa.

Edellä kuvatuissa automaattiajamisen testeissä on mukana ollut aina kuljettaja, jolla on ollut ajoneuvon kuljettamiseen vaadittu ajo-oikeus. Kuljettajan paikasta ei ole säädetty, joten kuljettaja on voinut Suomessa olla joko ajoneuvon sisällä tai ulkopuolella. Toistaiseksi ajoneuvon kuljettaja on useimmiten ollut ajoneuvon sisällä, mutta erityisesti automaattisesti liikkuvien robottiajoneuvojen testeissä kuljettaja on ollut ajoneuvon ulkopuolella.

Wienin kansainvälisen tieliikennesopimuksen muutoksen myötä on mahdollista käyttää myös ajoneuvoja, joissa automaattinen ajojärjestelmä hoitaa ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä ilman ihmiskuljettajaa. Automaatiotestaamisen laajuuden ja kirjon voidaan siksi olettaa kasvavan, minkä johdosta automaattisten ajoneuvojen turvalliseen testaamiseen on tarve luoda tarkennetut menettelyt, joiden avulla erityisesti varmistetaan Liikenne- ja viestintäviraston oikeus saada tarvittavat tiedot kokeilun tai testaamisen arviointiin. Suomi pyrkii olemaan automaatiokehityksen eturintamassa ja mahdollistamaan tällaisten ajoneuvojen käytön ja selkeyttämään sääntelyä tarvittavilta osin.

2.3.3 Vastikkeellisuus kokeiluissa

Ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa ja varustetta ei ajoneuvolain 5 §:n mukaan saa käyttää liikenteessä, jollei sitä ole asianmukaisesti hyväksytty liikenteeseen. Prosessuaalinen ajoneuvon hyväksyminen liikenteeseen voi tapahtua useita eri väyliä pitkin. Käytettävissä on muun muassa EU-tyyppihyväksyntämenettely, kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä, yksittäishyväksyntä, muutoskatsastus ja rekisteröintikatsastus. Lisäksi jotkin ajoneuvot voidaan hyväksyä muun muassa liikenteeseen vaatimustenmukaisena käyttöönoton tai siirtomerkein varustelun perusteella. Näistä EU-tyyppihyväksyntämenettelyn edellytykset ovat tiukimmat, mutta hyväksyntä koskee koko ajoneuvotyyppiä ja on voimassa koko EU-alueella. Vastaavasti muutoskatsastus on menettely, joka voi koskea vain yksittäistä ajoneuvoa.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 17 §:n 1 momentissa edellytetään, että taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan tai rekisteröitymisvelvollisen tavaraliikenteen palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on merkitty liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Ilman rekisteriin tehtävää ilmoitusta ajoneuvoa ei saa käyttää tarjottaessa vastikkeellisia palveluita, kuten taksi- tai tavarankuljetuspalveluita.

Automaattisilla ajojärjestelmillä varustettuja ajoneuvoja, joita käytetään liikenteessä koenumerotodistuksen perusteella, ei ole hyväksytty yllä kerrotulla tavalla, eikä ajoneuvoja siten voida rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin. Näin ollen koenumerotodistuksella liikennöiviä automaattisia ajoneuvoja ei nykylainsäädännön mukaan voida käyttää vastikkeellisten palveluiden tarjoamiseen. Tämän vuoksi nykyiset kokeilut ovat keskittyneet ainoastaan tekniseen testaamiseen.

2.3.4 Mahdollisuus poiketa ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

Tieliikenteen automaation keihäänkärkenä olevat automaattiset pienlinja-autot vastaavat huonosti nykyisiä ajoneuvoluokkia, koska niissä on vähemmän asiakaspaikkoja kuin linja-autoissa, mutta toisaalta osa asiakaspaikoista saattaa olla seisomapaikkoja, minkä johdosta ne eivät kuulu henkilöautoihinkaan. EU:n komissio antoi kesällä 2022 täytäntöönpanoasetuksen tällaisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnästä (komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1426 sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse täysin automatisoitujen ajoneuvojen automatisoidun ajojärjestelmän

(ADS) tyyppihyväksynnässä sovellettavista yhdenmukaisista menettelyistä ja teknisistä eritelmistä). Sitä sovelletaan täysin automaattisten autojen uusissa tyyppihyväksynnöissä 6.7.2022 alkaen ja käyttöönotossa 7.7.2024 alkaen. Lisäksi komissio valmistelee autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen muutosta, jolla mahdollistetaan automaattisten ajoneuvojen piensarjatyyppihyväksyntä, jonka poikkeukset on suunniteltu erityisesti pienille automaattibusseille esimerkiksi vapauttamalla kolaritestivaatimukset alle 30 km/h kulkevilta autoilta. Ehdotuksen odotetaan valmistuvan loppuvuodesta 2022.

Tulee kuitenkin kestämään joitakin vuosia, ennen kuin säännökset vaikuttavat käytäntöön. Sääntely on myös jossain määrin etupainotteista etenkin varsinaisen EU-tyyppihyväksynnän osalta, sillä ajoneuvon kehityksen on oltava erittäin pitkällä tyyppihyväksyntävaiheeseen tultaessa, minkä johdosta lähitulevaisuudessa ei ole odotettavissa suurta määrää tällaisten ajoneuvojen EU-tyyppihyväksyntöjä. Siksi on tarpeen järjestää kansallinen ylimenokauden ratkaisu rajatulle määrälle automaattiseen joukkoliikenteeseen tarkoitettuja ajoneuvoja, jotta kehitykselle ei Suomessa muodostu jarrua.

2.3.5 Liikennesääntöjen noudattaminen ja vastuukysymykset

Tieliikennelain (729/2018) määritelmien mukaan tienkäyttäjällä tarkoitetaan jokaista, joka on tiellä taikka kuljettaa sillä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua. Tieliikennelailla on pantu täytäntöön Wienin kansainvälinen tieliikennesopimus. Vaikka Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen on hiljattain tehty kohdassa 1.1.2 selostettu muutos, ei sopimuksen sisältämiä kuljettajaan kohdistuvia lukuisia velvoitteita samassa yhteydessä muutettu. Parhaillaan käynnissä on uuden kansainvälisen sitovaa oikeutta olevan kansainvälisen sopimusinstrumentin laadinta, jossa ihmisen roolit ja niihin liittyvät velvollisuudet automaattisella ajojärjestelmällä varustettua ajoneuvoa käytettäessä tultaneen ratkaisemaan kansainvälisellä tasolla, mutta työn voidaan olettaa kestävän vielä vuosia. Wienin kansainvälinen tieliikennesopimus ei sääntele vastuukysymyksiä, vaan ne ratkaistaan kansallisella tasolla.

Tieliikennelaissa kuljettajan vastuuta heijastelevat keskeisesti 2 luvun tieliikenteen periaatteet, joista automaation kannalta erityisen keskeinen on tieliikennelain 3 §:n 1 momentin vaatimus siitä, että tienkäyttäjän on vaaran ja vahingon välttämiseksi noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Näihin periaatteisiin tai kuljettajan vastuuseen tieliikennelaissa muutoin ei tässä yhteydessä ehdoteta muutoksia. Kyse on suuresta periaatteellisesta muutoksesta, jota työstetään parhaillaan liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa kansallisessa työryhmässä.

Tässä esityksessä käsitellään vain pientä ja rajattua osaa liikenteen automaation kirjosta. Esimerkiksi kevyitä automaattisia tavarankuljettimia sekä joukkoliikennepalveluiden tarjontaan käytettäviä automaattisia ajoneuvoja, kuten automaattisia pienlinja-autoja, etäoperoidaan tai etähallitaan jollakin tavalla. Tällöin operaattori vastaa ensisijassa siitä, että ajoneuvo noudattaa liikennesääntöjä sekä on myös vastuussa noudattamatta jättämisen seurauksena mahdollisesti aiheutuneista vahingoista. Koenumerotodistusmenettelyssä saatetaan jatkossa testata myös sellaisia automaattisella ajojärjestelmällä varustettuja ajoneuvoja, joihin ei kohdistu etähallintaa. Kokeiluja tekevä yritys tai yhteisö on kuitenkin tällöinkin luonnollisesti vastuussa kokeiluista mahdollisesti aiheutuvista vahingoista. Vastuukysymykset on syytä käydä läpi koenumerotodistuksen myöntöprosessin yhteydessä. Edelleen on syytä huomata, että liikennevakuutusvelvollisuus koskee myös koekilvillä käytettäviä ajoneuvoja

2.4 Ajonaikaiset kulutustiedot

Täytäntöönpanoasetuksessa ((EU) 2021/392) vahvistetaan säännöt menettelyistä, joita jäsenvaltioiden ja valmistajien on noudatettava, kun ne seuraavat uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyviä tietoja sekä näiden ajoneuvojen todellisia ajonaikaisia hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineen- tai energiankulutusta koskevia tietoja ja ilmoittavat niistä.

Täytäntöönpanoasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on kerättävä tiedot todellisesta ajonaikaisesta polttoaineen- ja energiankulutuksesta osana Katsastusdirektiivin mukaisesti tehtäviä ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksia. Todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot on luettava käyttämällä ajoneuvon sähköiseen liitäntään kytkettävää laitetta, kuten OBD-skanneria. Käytettävän laitteen avulla on voitava lukea tiedot sellaisina kuin ne on kirjattu ajoneuvoon asennettuun polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteeseen (On-Board Fuel Consumption Measurement eli OBFCM-laitteisto).

Tietojen kerääminen on aloitettava viimeistään 20.5.2023 ja se koskee 1.1.2021 tai sen jälkeen rekisteröityjä henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja. Jäsenvaltiot saavat toimittaa tietoja myös aiemmin. Myös ajoneuvovalmistajien on kerättävä todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot 1.1.2021 tai sen jälkeen rekisteröidyistä uusista henkilöautoista ja kevyistä hyötyajoneuvoista. Ajoneuvon omistaja voi nimenomaisesti kieltäytyä asettamasta kyseisiä tietoja saataville.

Valmistajien ja jäsenvaltioiden tulee vuodesta 2022 lähtien ilmoittaa edellisenä kalenterivuonna kerätyt todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle käyttäen Euroopan ympäristökeskuksen toimittamia tiedonsiirtomenettelyjä. Jos tietoja ei ole saatavilla, keskustietokantaan on ladattava asiaa koskeva ilmoitus sekä perustelut siihen, miksi tietoja ei ole saatavilla.

Komissio julkaisee vuosittain anonyymissa ja koostetussa muodossa yhteenvedon ajoneuvojenkeskimääräisestä polttoaineen- ja/tai energiankulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä sekä lukemien poikkeamista ajoneuvojen raja-arvoihin nähden. Yhteenvetoa julkaistaan joulukuusta 2022 lähtien.

2.5 Käyttövoimien muutokset

Voimassa olevan ajoneuvolain 7 §:n mukaan, ellei jäljempänä toisin säädetä, liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa korjata, muuttaa eikä varustaa lisälaitteella siten, ettei ajoneuvo enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Ajoneuvon ei myöskään saa antaa muuttua sellaiseksi, ettei se enää täytä näitä vaatimuksia. Myöskään ajoneuvon iän ja luontaisen kulumisen vuoksi ajoneuvosta turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niistä edellytettävistä selvityksistä sekä 139 ja 144 §:n mukaisessa vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista. Poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Ajoneuvolain 16 §:n 1–2 momentin mukaan ajoneuvon energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt sekä haitallisia ympäristövaikutuksia aiheuttavat tekijät eivät saa tarpeettomasti poiketa

ajoneuvon valmistusajankohdan yleisen teknisen tason mukaisten ajoneuvojen vastaavista vaikutuksista eivätkä tarpeettomasti aiheuttaa riskiä terveydelle tai ympäristölle. Sellaiseen ajoneuvon, jota on sen käyttövoiman vaihdon tai siihen soveltuvan polttoaineen vaihdon johdosta muutettu sen ensimmäisen käyttöönoton jälkeen, sovelletaan energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevia vaatimuksia vain siltä osin kuin muutos voi vaikuttaa ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottoajankohtaa vastaavien raja-arvojen täyttymiseen uudella käyttövoimalla tai polttoaineella. Ensimmäistä käyttöönottoajankohtaa vastaavan raja-arvon määrittelyssä otetaan huomioon 7 §:n 1 momentin mukaisesti ajoneuvon luontainen kuluminen. Ajoneuvolain 16 §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset ajoneuvon hyväksynnässä sovellettavista melun ja päästöjen raja-arvoista.

Ajoneuvolain 143 §:ssä säädetään muutoskatsastusvelvollisuudesta. Pykälän 1 momentin kohdan mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa muun muassa silloin, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin taikka, jos ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin. Saman pykälän 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetuista muutoksista, jotka edellyttävät muutoskatsastusta, ja vähäisistä muutoksista, jotka eivät edellytä muutoskatsastusta.

Ajoneuvolain 7, 16, 143 ja 144 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tarkempia määräyksiä auton ja L-luokan ajoneuvon käyttövoiman muuttamisesta. Autojen osalta määräyksiä on annettu auton muuttamisesta etanoli-, sähkö- ja kaasukäyttöiseksi. Määräykset sisältävät muutosten toteuttamistapaa ja vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja koskevia vaatimuksia. Vaatimuksissa on ajoneuvolain 7 ja 16 §:n mukaisesti otettu huomioon ajoneuvon käyttöönottajankohdan ja valmistusajankohdan yleisen teknisen tason mukaisten ajoneuvojen vastaavat ympäristövaikutukset. Tämä on tarkoittanut muun muassa päästöjen osoittamista muutoskatsastuksen yhteydessä tehtävässä määräaikaiskatsastuksen päästömittausta vastaavassa tarkastuksessa soveltaen ajoneuvoon sen käyttöönottoajankohdan perusteella sovellettavia raja-arvoja silloin, kun sillä on voitu katsoa riittävässä määrin varmistaa ajoneuvon vastaavan saman ikäisten ajoneuvojen ympäristövaikutuksia. Uudempien autojen osalta on edellytetty käytännössä uuden ajoneuvon hyväksynnässä sovellettavien päästövaatimusten täyttymisen osoittamista, jos muutoksella voi olla vaikutusta ensimmäistä käyttöönottoajankohtaa vastaavien raja-arvojen täyttymiseen uudella käyttövoimalla tai polttoaineella. Käytännössä tämä tarkoittaa polttomoottorikäyttöisen ajoneuvon muuttamista siten, että käytettävä polttoaine muuttuu. Sen sijaan polttomoottorikäyttöisen auton muuttamisessa sähkökäyttöiseksi ei ole edellytetty osoitusta päästöistä, koska tällöin ajoneuvon käytönaikaisten päästöjen tiedetään vähenevän.

2.6 Muut korjaukset

Rekisteröintitodistus

Voimassa olevan ajoneuvolain 96 §:n mukaisesti rekisteröintitodistuksen I osa annetaan rekisteri-ilmoituksen yhteydessä ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Tällaisia ajoneuvoja ovat käytännössä M_2-, M_3-, N_2-, N_3-, O_3- ja O_4-luokan ajoneuvot sekä vastaavat vanhemmat ajoneuvoluokat. Vastaavaa sääntelyä ei tällä hetkellä ole muista ajoneuvoista, eikä sääntelyllä katsota olevan saavutettavissa sellaista hyötyä, jota säännöksellä on tavoiteltu, erityisesti ympäristönäkökulmat sekä sähköisten palveluiden kehittyminen ja yleistyminen huomioon ottaen. Voimassa olevan sääntelyn tarkoituksena on ollut ensisijaisesti yksinkertaistaa menettelyä ammattiliikenteen osalta, mutta sähköisen asioinnin palveluiden kehityksen myötä

säännöksen tarveperusteinen käyttöala on ajan myötä kaventunut, eikä automaattista tulostustoimintaa ole tarkoituksenmukaista jatkaa erityisesti siitä aiheutuvien kielteisten ympäristövaikutusten johdosta.

Sotilasajoneuvot

Ennen vuoden 2021 ajoneuvolain uudistusta voimassa ollutta ajoneuvolakia (1090/2002) ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sovellettiin myös sotilasajoneuvoihin. Ajoneuvolaista ja sen nojalla annetuista säännöksistä oli mahdollista säätää poikkeuksia puolustusministeriön asetuksella. Lisäksi pääesikunnan määräyksellä voitiin antaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä poikkeavia määräyksiä.

Kun ajoneuvolakia ryhdyttiin uudistamaan, uudistusta koskevassa eduskuntakäsittelyssä ajoneuvolain systematiikan todettiin muuttuvan siinä määrin, ettei aiempi puolustusministeriön asetuksenantovaltuus ollut enää lakiteknisesti mahdollinen ajoneuvolaissa. Puolustusministeriön esityksestä eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta katsoi mietinnössään (LiVM 19/2020 vp), että sotilasajoneuvoista olisi säädettävä omassa laissaan. Ajoneuvolakiehdotuksesta poistettiin pykälät koskien sotilasajoneuvon määritelmää, sotilasajoneuvoja koskevia poikkeuksia, sotilasajoneuvorekisteriä ja toisen valtion sotilasajoneuvoja. Lakiesitykseen sisältyi siirtymäsäännös, jonka perusteella sotilasajoneuvoja koskeva puolustusministeriön asetustasoinen sääntely jäi voimaan, kunnes siitä toisin säädetään tai määrätään. Puolustusministeriön arvion mukaan sotilasajoneuvojen käyttö ja Puolustusvoimien toiminta voisivat jatkua ongelmattomasti kyseisen alemman asteisen sääntelyn perusteella siihen saakka, kunnes sotilasajoneuvoja koskeva laki saataisiin voimaan. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti välttämättömänä, että puolustusministeriö aloittaisi mahdollisimman pian sotilasajoneuvoja koskevan lainsäädännön valmistelun yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kanssa.

Puolustusministeriön sotilasajoneuvolakia valmisteleva työryhmä aloitti toimintansa keväällä 2021. Työryhmän tehtävänä on ollut selvittää Puolustusvoimien sotilasajoneuvoja koskevien säännösten nykytilaa ja valmistella ehdotus sääntelyn uudistamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa työryhmän työhön. Työryhmässä on valmisteltu ehdotusta sotilasajoneuvoja koskevaksi uudeksi lainsäädännöksi. Tarkoituksena on, että ajoneuvolakiehdotus ja puolustusministeriön valmistelema ehdotus sotilasajoneuvoja koskevaksi uudeksi lainsäädännöksi olisivat molemmat eduskunnan käsiteltävinä syksyllä 2022. Tässä esityksessä on tarkoitus ottaa huomioon puolustusministeriön valmistelussa olevasta esityksestä johtuvat tarpeelliset muutokset ajoneuvolakiin. Kyseessä olevat muutokset selkeyttäisivät nykyisiä puolustusministeriön ajoneuvoihin sovellettavia ajoneuvolain säännöksiä.

Pelastusauto

Ajoneuvolain 30 §:n 1 momentissa määritellään pelastusauto. Pelastusauto on pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Pelastusauto on myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on kunnan tai kuntayhtymän pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin. Pelastusauto on myös palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Pelastusauton on oltava pelastustoimen käyttöön soveltuva.

Pelastustoimen uudistuksessa pelastustoimen järjestäminen siirretään 1.1.2023 alkaen kunnilta hyvinvointialueille, 22 kuntien ja kuntayhtymien ylläpitämää pelastuslaitosta lakkautetaan ja hyvinvointialueet perustavat itse omat viranomaisorganisaationsa. Pelastuslaitokset hoitavat

jatkossakin pelastustoimen käytännön tehtävät alueellaan. Pelastustoimen lisäksi pelastuslaitokset voivat hoitaa ensivaste- ja ensihoitotehtäviä, jos hyvinvointialue niin päättää. Voimaanpanolain mukaan kunnan järjestämän pelastustoimen käytössä oleva irtain omaisuus, pelastusautot mukaan lukien, siirtyvät hyvinvointialueelle 1.1.2023.

Hallituksen esityksessä eduskunnalle sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen lainsäädäntöön sekä eräihin muihin lakeihin tehtävistä muutoksista hyvinvointialueiden perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen järjestämisen uudistusta koskevasta lainsäädännöstä johtuen (HE 56/2021 vp) esitettiin muutoksia hyvinvointialueiden perustamisesta ja terveydenhuollon ja pelastustoimen järjestämisen uudistuksesta johtuen. Tässä yhteydessä ei huomattu, että ajoneuvolain 30 §:n 1 momentti tulisi muuttaa niin, että pelastusautolla tarkoitettaisiin myös muuta M- tai N-luokan ajoneuvoa, joka on hyvinvointialueen pelastuslaitoksen hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin.

Sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus

Tyyppihyväksyntä on ajoneuvon tai ajoneuvokomponentin valmistajan kannalta varmin keino varmistaa valmistamansa tuotteen kelpoisuus tieliikenteessä käytettäväksi. EU-tyyppihyväksyntäjärjestelmä velvoittaa valmistajat valmistamaan ajoneuvonsa, järjestelmänsä, komponenttinsa ja erilliset tekniset yksikkönsä EU:ssa hyväksytyn tyypin mukaisesti. Ajoneuvon valmistajan on varmennettava tämä antamalla kullekin ajoneuvolle vaatimustenmukaisuustodistus. Kaikki ajoneuvot, joilla on voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus, voidaan asettaa saataville markkinoilla ja rekisteröidä käytettäväksi unionissa.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 37 artiklan mukaisesti valmistajan on viimeistään 5.7.2026 lähtien asetettava ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistus kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksynnän myöntäneen hyväksyntäviranomaisen saataville strukturoituna tietona sähköisessä muodossa. Samalla valmistaja vapautetaan puiteasetuksen 36 artiklan 2 kohdan mukaisesti 5.7.2026 lukien velvollisuudesta toimittaa paperimuodossa esitetty vaatimustenmukaisuustodistus jokaisen ajoneuvon mukana, jos tieto toimitetaan sähköisessä muodossa. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksella velvoitetaan lisäksi jäsenvaltiot rakentamaan tietoverkkonsa organisaatio ja rakenne siten, että niiden on mahdollista viimeistään 1.9.2025 lähtien ottaa vastaan vaatimustenmukaisuustodistuksia vaaditusti strukturoituna tietona sähköisessä muodossa.

Katsastukseen ja ulkomaisen ajoneuvon käyttämiseen liittyvä sääntely

Ajoneuvolain 5 luvussa säädetään ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käytöstä Suomessa. Ajoneuvolain (82/2021) säätämisen yhteydessä kumottiin valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä (893/2007), josta nostettiin keskeiset lainsäädännön alaan kuuluvat säännökset ajoneuvolakiin. Ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä muualla Suomessa koskevat säännökset siirrettiin valtioneuvoston asetuksesta uudeksi 5 luvuksi.

Ajoneuvolain 6 luvussa säädetään ajoneuvon katsastuksesta. Eri katsastuslajeja ovat rekisteröintikatsastus, määräaikaiskatsastus, muutoskatsastus, valvontakatsastus ja kytkentäkatsastus. Luvussa säädetään katsastuslajeittain katsastusvelvollisuudesta, katsastuksen sisällöstä sekä ajoneuvon hyväksymisestä tai hylkäämisestä katsastuksessa. Lisäksi luvussa säädetään muun muassa ajoneuvon määräämisestä ajokieltoon määräaikaiskatsastuksen yhteydessä. Ajoneuvolain katsastussäännökset ovat osaltaan monitulkintaisia tai epäselviä, johtuen osaltaan monimutkaisesta ja osittain puutteellisesta katsastuslajien välisestä 164 §:n mukaisesta viittausraken-

teessa, jonka seurauksena kaikista katsastuslajeista ei ole annettu aineellisia säännöksiä lain tasolla. Ajoneuvolain 164 §:n mukaisesti rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastukseen sovelletaan, mitä 153, 156–158 ja 162 §:ssä säädetään. Lisäksi pykälässä annetaan erinäisiä poikkeavia säännöksiä tiettyjä katsastuslajeja koskien. Pykälän mukaan rekisteröintikatsastuksen saa kuitenkin 153 §:ssä säädetystä poiketen suorittaa. Muutos- ja kytkentäkatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuksien luokitukseen sekä ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen muutos- ja kytkentäkatsastuksessa sovelletaan puolestaan, mitä luokituksesta, hyväksymisestä ja hylkäämisestä määräaikaiskatsastuksessa 154 ja 155 §:ssä säädetään.

Ajoneuvolain säätämisen yhteydessä katsastusta koskeviin säännöksiin tehtiin lukuisia päivityksiä ja lakiteknisiä muutoksia, mutta osa sisällöllisistä muutoksista siirrettiin valmisteltavaksi loppuun erillisessä hankkeessaan.

Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä

Turvakiellosta säädetään Digi-ja väestötietoviraston varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 ja 37 §:ssä. Lain 36 §:n 1 momentin mukaisesti turvakieltoa haetaan Digi- ja väestötietovirastolta kirjallisesti tai muulla todistettavalla tavalla. Väestötietojärjestelmään tallennettu turvakielto päivittyy ohjelmallisesti Liikenne- ja viestintäviraston rekistereihin. Lain mukaisesti turvakiellon kattaa aina kiellon kohteena olevan henkilön kotikunnan, asuinpaikan, osoitteen ja muun yhteystiedon.

Liikenteen palveluista annetun lain 231 §:ssä säädetään tiedonluovutuksen rajoittamisesta liikenneasioiden rekisteristä. Liikenteen palveluista annettua lakia muutettiin lailla 301/2018, jolloin lainsäädäntöä muutettiin osaltaan myös tiedonluovutuksen rajoitusten osalta. Pykälän 3 momentissa todetaan, että turvakiellon kohteena olevien tietojen käsittelystä säädetään väestötietojärjestelmästä ja Digi-ja väestötietoviraston varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 ja 37 §:ssä. Säännökseen on lakimuutoksen yhteydessä lisätty säännökset, joiden myötä turvakiellon ala luovutusrajoitusten osalta liikenneasioiden rekisteriin siirron yhteydessä on laajennettu kattamaan laajalti luonnollisen henkilön nimi. Lain esitöiden (HE 145/2017 vp) mukaan turvakiellon alan laajennuksen kattamaan luonnollisen henkilön nimi on katsottu olevan tarpeen muun ohella siksi, että ajoneuvoa ei voitaisi ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella yhdistää turvakiellon alaiseen ajoneuvon omistajaan tai haltijaan.

3 Tavoitteet

3.1 Päästömanipulaatiot

Esityksellä on tarkoitus vähentää sekä ympäristölle että ihmisen terveydelle haitallisia pakokaasupäästöjä kieltämällä ja sanktioimalla haitallinen päästömanipulaatio. Tavoitteena on puuttua sekä päästömanipulaatiopalveluita tarjoavien yritysten toimintaan että tieliikenteessä käytössä oleviin päästömanipuloituihin ajoneuvoihin. Uudella sääntelyllä on tarkoitus puuttua kuljetusyritysten epäreiluun kilpailuasetelmaan puuttumalla etenkin sellaisiin kuljetusyrityksiin, jotka kielletyillä päästömanipulaatioilla saavat huomattavia taloudellisia etuja ja vaikuttavat näin kuljetusmarkkinoihin. Lisäksi tavoitteena on kieltää yrityksiä tarjoamasta päästömanipulaatiopalveluita sekä tehostaa kieltoa seuraamusmaksun uhalla. Nimenomainen kielto sekä sanktio lakiin ovat tarpeellisia, koska käytännössä kysymyksessä olevat yritykset markkinoivat palveluitaan avoimesti, eikä niiden toimintaa valvota eikä siihen tällä hetkellä puututa millään tavalla. Tavoitteena on siten myös lisätä yritysten vastuuta päästömanipulaatioista ja ennaltaehkäistä laitonta toimintaa tuntuvan seuraamusmaksun avulla. Myös ajoneuvon omistajaan ja haltijaan kohdistuva uusi tuntuvampi seuraamussääntely on tarpeen, sillä päästömanipulaatio on tekona

tahallista sekä moitittavaa. Päästömanipulaatioita on kuitenkin hankala valvoa, joten tuntuvaa seuraamusta perustelee sääntelyn ennaltaehkäisevä vaikutus.

3.2 Automaation edistäminen

Hallituksen esityksen tavoitteena on lisäksi edistää liikenteen automaatiota hallitusohjelman ja valtioneuvoston 25.11.2021 hyväksymän liikenteen automaation edistämistä koskevan periaatepäätöksen mukaisesti. Kuten periaatepäätöksessä todetaan, automaatio kehittyy parhaillaan kaikissa liikennemuodoissa, ja se on olennainen osa tulevaisuuden toimivaa liikennejärjestelmää. Automaation avulla voidaan saavuttaa monia yhteiskunnallisia hyötyjä, kuten parantunutta liikenneturvallisuutta, vähentyneitä päästöjä sekä parempia palveluita. Positiivinen kehitys ei kuitenkaan tapahdu itsestään, vaan se vaatii tuekseen muun muassa kehittynyttä sääntelyä ja kokeilumahdollisuuksia. Kokeilujen ja testaamisen merkitys ei jatkossakaan ole vähentymässä, vaan pikemminkin se korostuu yhä enemmän, koska tulevaan kehitykseen liittyy yhä paljon epävarmuuksia.

Automaatiokehityksessä on kyse globaalista megatrendistä, joka on itsessään riippumaton Suomessa tehtävistä toimenpiteistä. Suomella on kuitenkin keskimääräistä paremmat edellytykset hyötyä digitalisaatiosta ja luoda sen avulla innovaatioita, kilpailukykyä ja yhteiskunnallista hyvinvointia. Suomen lähtökohtana on siksi jo pitkään ollut pyrkimys kuulua digitalisaation kärkimaihin. Samalla on kuitenkin tärkeää, että hyödynnämme myös täysimääräisesti muualla maailmassa tehtyjä innovaatioita ja teknologioita. Testaamisen ja kokeilujen edistäminen on myös tästä näkökulmasta tärkeää.

Automaatiokehitykseen panostamalla voidaan luoda edellytyksiä suomalaisten toimijoiden innovaatioille ja lisätä yritysten viennin mahdollisuuksia. Toiminta- ja säädösympäristön kehittämisellä ja muilla tukitoimilla luodaan pohjaa kasvulle ja kansainväliselle kilpailukyvylle. Suomella on erityistä osaamista teknologioiden kehittämisessä ja arktisissa olosuhteissa toimimisessa. On tärkeää, että ajoneuvojen automaatioteknologia toimii myös haastavammissa olosuhteissa, ja kokeilu- ja testaamistoiminnan edistäminen Suomessa tukee myös tätä tavoitetta.

3.3 Käyttövoimien muutokset

Käyttövoimien muutoksien eli konversioiden edistämisen tavoitteena on liikenteen päästöjen vähentäminen, josta on linjattu valtioneuvoston periaatepäätöksessä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (ns. Fossiilittoman liikenteen tiekartta). Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjataan, että liikenteen päästövähennysten edistämiseksi selvitetään ja otetaan käyttöön toimia, joilla voidaan edistää konversioiden tekemistä entisestään. Tällainen toimi on esimerkiksi etanolikonversioiden lähipäästöjen hyväksymismenettelyn kehittäminen ja keventäminen. Tarkoituksena on edistää konversioiden joustavampaa toteuttamista kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin. Lisäksi tavoitteena on, että ajoneuvojen konversiot toteutetaan turvallisesti ja ympäristöystävällisesti. Esityksellä myös ajantasaistetaan kansallinen lainsäädäntö vastaamaan alan eurooppalaista sääntelyä. Tavoitteena on, että lainsäädäntö asettaisi riittävät ja toimivat reunaehdot Liikenne- ja viestintävirastolle, joka antaisi tarkemmat määräykset konversioiden teknisistä vaatimuksista ja toteuttamisedellytyksistä.

3.4 Muut korjaukset

Esityksen tavoitteena on lisäksi sujuvoittaa sääntelyä sekä poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia ehdotuksen mukaisilla teknisillä korjauksilla. Tavoitteena on esimerkiksi selkeyttää ajoneuvolain 5 lukua, jossa säännellään ulkomaalaisen ajoneuvon käyttöä Suomessa, sekä ajoneuvolain 6 lukua, jossa säännellään katsastusta. Liikenne- ja

viestintävirasto huomautti ajoneuvolain kokonaisuudistusta koskevan HE 177/2020 vp:n lausuntokierroksella katsastuslainsäädäntöön jääneistä keskeistä sisältöä koskevista katvealueista. Tämän esityksen tavoitteena olisi erityisesti katsastuslajien keskinäisen epäselvän viittausrakenteen purkaminen siten, että jatkossa säännökset olisivat luettavissa suoraan lainsäädännöstä katsastuslajeittain. Esityksen tavoitteena on lisäksi huomioida puolustusministeriön valmistelutyö sotilasajoneuvoja koskevaksi uudeksi lainsäädännöksi ja toteuttaa tarpeelliset muutokset ajoneuvolakiin. Esityksellä pyritään osaltaan selkeyttämään ajoneuvoja ja sotilasajoneuvoja koskevaa sääntelyä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Päästömanipulaatiot

Esityksessä ehdotetaan päästömanipulaation määrittelemistä. Päästömanipulaatiolla tarkoitettaisiin sellaista pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia. Esityksessä ehdotetaan, että päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynti ja asentaminen kiellettäisiin. Talouden toimija ei saisi myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon sellaista pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmää tai moottorin ohjausjärjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Esityksessä ehdotetaan, että talouden toimija olisi vastuussa siitä, että myynnin tai asentamisen kohteena olevan tuotteen asentamisesta ajoneuvoon ei seuraisi, että ajoneuvo ei enää täyttäisi vaatimuksia, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty. Esityksessä ehdotetaan lisäksi sanktiota talouden toimijalle lainkohdan rikkomisesta. Talouden toimija voitaisiin määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoisi 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa. Seuraamusmaksun suuruus olisi enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti talouden toimijan, tutkimuslaitoksen ja hyväksytyn asiantuntijan edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, enimmäissuuruus olisi 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään 1 prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan.

Ehdotus on tarpeen nykytilan selkeyttämiseksi. Tälläkin hetkellä talouden toimijalle voidaan määrätä seuraamusmaksu kielletystä ajoneuvon muuttamisesta ajoneuvolain 189 §:n 6 kohdan mukaisesti. Lainkohta koskee kuitenkin tällä hetkellä ajoneuvon muuttamista. Tällä ehdotuksella täsmennettäisiin kyseistä lainkohtaa tuomalla nimenomaisesti esiin, että myös päästömanipulaatioita aiheuttavien järjestelmien myyminen ja asentaminen ovat kiellettyä ja sanktioitua toimintaa. Tarkoituksena on, että talouden toimijan toimesta tapahtuva myynti ja asentaminen pelkän myymisen sijaan on kiellettyä. Sääntely on tarpeen, sillä yrityksiä, jotka myyvät ja asentavat ajoneuvoihin päästömanipulaatioita, ei tällä hetkellä juurikaan valvota. Yritykset eivät joudu kantamaan päästömanipulaatioiden teettämisestä ja niistä koituvista riskeistä ja haitoista mitään vastuuta. Tarkoituksenmukaista olisikin vierittää vastuuta yrityksille. Ennaltaehkäisevä puuttuminen päästömanipulaatioiden myynti- ja asennusvaiheiseen olisi tehokkain keino kitkeä ongelmaa.

Esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta. Tällä ehdotuksen kohdalla viitataan nimenomaisesti ajoneuvoille tehtäviin käyttövoimamuutoksiin eli konversioihin, jotka ovat eri asioita kuin ajoneuvoille tehtävät päästömanipulaatiot. Päästömanipulaatio ei ole ajoneuvon sallittua muuttamista. Ehdotuksessa selkeytettäisiin nykytilaa säätämällä nimenomaisesti siitä, että päätösmanipulaatiot eivät ole sallittua muuttamista.

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevirhemaksu voidaan määrätä sille, joka on liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jota on tahallaan tai huolimattomuudesta muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Liikennevirhemaksun suuruus olisi porrastettu ajoneuvon kokonaismassan mukaan ja ajoneuvot jaoteltaisiin kolmeen eri kategoriaan: kokonaismassaltaan alle 500 kg, 500–3500 kg ja yli 3500 kg ajoneuvot. Mitä suurempi ajoneuvon kokonaismassa olisi, sitä suurempi liikennevirhemaksu määrättäisiin. Luonnolliselle henkilölle ja oikeushenkilölle määrättävät liikennevirhemaksut olisivat suuruudeltaan erilaiset. Luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi olla suuruudeltaan ajoneuvon kokonaismassasta riippuen 300, 1000 tai 3000 euroa. Oikeushenkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi olla suuruudeltaan 10 000, 20 000 tai 30 000 euroa ajoneuvon massasta riippuen. Voimassa olevan ajoneuvolain 201 §:n mukaisesti ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta valvova viranomainen eli poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli määräisi liikennevirhemaksun.

Esityksen mukaan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle voidaan määrätä liikennevirhemaksu. Oikeushenkilölle määrättävä maksu olisi suurempi kuin luonnolliselle henkilölle. Tämä on perusteltua siitä syystä, että etenkin kuljetusyritykset saattavat saada huomattavaa taloudellista hyötyä, kun yritysten ajoneuvoja on päästömanipuloitu. Ajoneuvolaissa on jo raskasta kalustoa koskeva päästömanipulaatioiden kielto reagenssien osalta, mutta sakkorangaistusta voidaan pitää päästömanipulaatiotoiminnan suhteen lievänä seuraamuksena. Kuten esityksessä on aikaisemmin tuotu esiin, ajoneuvoihin tehtäviä päästömanipulaatioita on hankala havaita ja valvoa. Siksi on välttämätöntä, että liikennevirhemaksu olisi määrältään tuntuva, jotta se olisi tehokas ja ennaltaehkäisevä. Toisaalta maksun tulee olla oikeasuhtainen suhteessa ajoneuvolain muuhun seuraamussääntelyyn. Päästömanipulaatiot ovat lähtökohtaisesti tahallisesti teetettyjä, ja niistä aiheutuu haittaa ympäristölle sekä ihmisen terveydelle. Teon moitittavuuteen nähden ehdotettujen sanktioiden suuruus on perusteltua sekä ajoneuvon omistajalle ja haltijalle että taloudelliselle toimijalle. Tämän hetkinen sääntely ei kohdistu tarpeeksi selvästi päästömanipulaatioihin eikä sen avulla pystytä kitkemään ajoneuvoihin tehtäviä manipulointeja tarpeeksi tehokkaasti. Oikeustilan selkeyttämiseksi on tarpeen täsmentää ajoneuvolaissa sitä, että päästömanipulaatio on kiellettyä toimintaa. Ilmiön tehokkaaksi kitkemiseksi tuntuvat sanktiot sekä palveluntarjoajalle että ajoneuvon omistajalle tai haltijalle ovat välttämättömiä. Ajoneuvojen päästötavoitteiden toteutumisen varmistamisen ja perustuslain 2 luvun 2 §:ssä tarkoitetun jokaisen oikeuden terveelliseen ympäristöön turvaamisen näkökulmasta ei voida pitää tarkoituksenmukaisena, että voimassa oleva oikeustila mahdollistaa päästömanipulaatiotoiminnan nykyisessä laajuudessaan. Päästömanipulaatiota koskevasta nimenomaisesta kiellosta ja siihen liittyvistä seuraamuksista säätäminen toteuttaisi asianmukaisella tavalla sääntelyn yleis- ja erityisestävää vaikutusta.

Esityksen tavoitteena on ennaltaehkäistä kiellettyä toimintaa asettamalla päästömanipulaatioita koskeville rikkomuksille tuntuvat sanktiot. Sanktioinnin tavoitteena on vaikuttaa etenkin alan liiketoimintaan. Uuden sääntelyn tavoitteena on siten lisätä palveluntarjoajien tietoisuutta kielletystä toiminnasta sekä lisätä niiden vastuuta kielletyn toiminnan seuraamuksista. Sanktiosääntelyllä tavoitellaan myös alan toimijoiden välistä yhdenvertaisuutta. Uusien tarkennettujen sään-

nösten ja määräysten mukaisesti toimivat palveluntarjoajat eivät olisi taloudellisesti heikommassa asemassa suhteessa päästömanipulaatiotoiminnan kautta kustannushyötyjä hakeviin toimijoihin. Sanktiosääntely toteuttaisi myös ympäristöä koskevia tavoitteita, koska päästömanipulaatiotoiminta oletettavasti vähentyisi.

Nykyinen ajoneuvolaki sisältää jo hallinnollisia sanktioita, esimerkiksi talouden toimijalle määrättävän seuraamusmaksun ja ajoneuvon käyttäjälle määrättävän liikennevirhemaksun. Lisäksi laki sisältää sääntelyä seuraamusmaksun suuruudesta, ja ehdotuksen seuraamusmaksusääntelyn valmistelutyössä on käytetty voimassa olevaa lainsäädäntöä mallina. Ehdotuksen säännökset seuraamusmaksun määräämisestä sekä seuraamusmaksun suuruudesta olisivat siten linjassa ajoneuvolain nykyisen seuraamussääntelyn kanssa. Koska päästömanipulaatioita on vaikea havaita liikenteessä, on tärkeää, että tulevalla sääntelyllä on tarkoituksenmukainen pelotevaikutus toiminnan ennaltaehkäisemiseksi. Päästömanipulaatiot aiheuttavat sekä ympäristölle että ihmisen terveydelle haitallisia pakokaasupäästöjä. Siten muita hallinnollisia seuraamuksia ei voida pitää riittävinä tai tarkoituksenmukaisina kuin tuntuvan seuraamusmaksun määräämistä.

Kaikkien moottoriohjelmistomuutoksien kieltäminen ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista, vaan joillakin ohjelmistomuutoksilla voi olla myös päästöjä alentavia vaikutuksia esimerkiksi silloin, kun päivitetään ajoneuvon ohjelmistoversio uudempaan vaatimustenmukaiseen versioon. Muutokset tulisi sallia edelleen autojen kilpailu- ja harrastustoiminnan näkökulmasta voimassa olevan sääntelyn mukaisesti. Tavoitteena on puuttua etenkin raskaaseen kalustoon ja henkilöautoihin tehtäviin päästömanipulaatioihin.

4.1.2 Automaation edistäminen

Wienin kansainvälisen tieliikennesopimuksen kuljettajavaatimusta koskevan muutoksen kansallisessa täytäntöönpanossa on ensivaiheessa kyse automaattisilla ajoneuvoilla tehtävästä testaamisesta ja kokeilujen suorittamisesta. Koenumeroprosessiin liittyviä säännöksiä selkeytetään ja tuodaan lain tasolle, jotta Liikenne- ja viestintäviraston oikeus saada automaatiokokeiluihin ja niiden turvallisuuteen liittyvää olennaista tietoa voidaan varmistaa. Tarkoitus on kuitenkin pyrkiä säilyttämään menettelyn joustavuus.

Ajoneuvolakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin automaattisen ajojärjestelmän määritelmä Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen lisätyn määritelmän mukaisesti. Automaattinen ajojärjestelmä voi hoitaa ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä ilman ihmiskuljettajan vaikutusta sille suunnitellun toimintaympäristön sisällä. Toimintaympäristöä rajoittavat pitkälle tulevaisuuteen erityisesti infrastruktuuriin ja sääolosuhteisiin liittyvät seikat.

Ajoneuvolakiin lisättäisiin uusi 116 a §, jossa tarkennettaisiin säännöksiä automaattisilla ajojärjestelmillä varustettujen ajoneuvojen kokeiluista ja testaamisesta Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän koenumerotodistuksen perusteella. Vanhaa perua oleva koenumerotodistusmenettely 116 § jäisi muutoin ennalleen, mutta siihen lisättäisiin viittaus menettelyn käynnistämiseksi tarvittavaan hakemukseen. Sen sijaan automaattisilla ajoneuvoilla tapahtuvaan testaamiseen liittyvää koenumerotodistusmenettelyä tarkennettaisiin uudella 116 a §:llä. Jatkossa automaatiotestaamiseen sovellettaisiin siis sekä 116 että 116 a §:n säännöksiä. Uudella 116 a §:llä varmistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeus saada tarvittavat tiedot kokeilun tai testaamisen arviointiin. Lisäksi pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta keskeyttää koe tarvittaessa välittömin vaikutuksin sekä toimijan raportointivelvollisuudesta.

Uuden 116 a §:n nojalla testattavat ajoneuvot eivät useinkaan täytä ajoneuvolaissa asetettuja teknisiä vaatimuksia, eikä niitä ei ole tyyppihyväksytty. Tämän johdosta on tarkoituksenmu-

kaista todeta, että tällaisiin ajoneuvoihin sovelletaan ainoastaan muutamia ajoneuvolain säännöksiä, joista keskeisimmät ovat 3 §:ssä. Kyseessä on yleinen liikenneturvallisuuteen liittyvä vaatimus, josta ei voida poiketa edes ajoneuvoja testattaessa ja kokeiluja suoritettaessa.

Lisäksi ajoneuvolain uuden 116 a §:n nojalla käytettävien ajoneuvojen osalta tehtäisiin poikkeus liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ssä säädettyyn tavanomaiseen ajoneuvojen rekisteröintivaatimukseen liikenneasioiden rekisteriin. Tämä mahdollistaa sen, että koenumerotodistuksen perusteella liikenteessä käytettävillä ajoneuvoilla tarjotaan vastikkeellisia liikkumisen palveluita. Liiketoimintamallien testaaminen on välttämätöntä liikkumispalveluiden valikoimaa kehitettäessä. Liiketoimintamallien testaamisen avulla pyritään edistämään automaattisten ajoneuvojen avulla tarjottavien liikkumisen palveluiden kehittymistä osaksi toimivaa liikennejärjestelmää. Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitäisi kuitenkin sähköistä luetteloa koenumerotodistuksen perusteella liikenteessä käytettävistä automaattisista ajoneuvoista.

Edelleen ajoneuvolain 17 §:ään lisättäisiin mahdollisuus poiketa ajoneuvojen rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista automaattisten ajoneuvojen osalta. Poikkeus on tarpeen erityisesti niin sanotut pienlinja-autojen kohdalla, koska ne sopivat huonosti voimassa olevaan ajoneuvoluokitukseen. Kyse on poikkeusluvasta, joka kohdistuu yhteen tai muutamaan yksilöivissä olevaan ajoneuvoon. Säännöksen nojalla myönnetyt poikkeusluvat olisivat määräaikaisia, enintään neljä vuotta. Lisäksi ajoneuvojen huippunopeus olisi rajattu enintään 30 kilometriin tunnissa.

Edelleen ajoneuvolakiin lisättäisiin kevyen automaattisen tavarankuljettimen määritelmä, jonka avulla selkeytetään laitteen luonnetta ajoneuvona. Koska kyse on kuitenkin erittäin hitaasti liikkuvasta, kevyestä ajoneuvosta, siihen ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista kohdistaa kaikkia ajoneuvolain vaatimuksia, mutta erityisesti 3 §:n yleinen liikenneturvallisuuden varmistamista koskeva vaatimus olisi keskeinen. Samalla tieliikennelain 52 §:n 2 momenttia muutettaisiin siten, että tällaisten ajoneuvojen liikkuminen jalkakäytävällä olisi edelleen mahdollista.

4.1.3 Ajonaikaiset kulutustiedot

Esityksellä päivitettäisiin kansallinen lainsäädäntö vastaamaan täytäntöönpanoasetuksen sääntelyä. Ajonaikaisten kulutustietojen seuranta- ja ilmoitusmenettelyillä pyritään varmistamaan päästöjen raja-arvoasetuksen täytäntöönpano uusien henkilö- ja pakettiautojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä määritettäessä.

Esityksessä ehdotetaan ajoneuvolakiin lisättäväksi uusi pykälä, jossa velvoitettaisiin keräämään määräaikaiskatsastuksen yhteydessä ajoneuvosta todellisia ajo-olosuhteita edustavat kulutustiedot ja toimittamaan ne Liikenne- ja viestintävirastolle, joka toimittaisi ne edelleen komissiolle. Lisäksi ajoneuvolakiin sekä ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettuun lakiin (957/2013) ehdotetaan lisättäväksi täsmennyksiä, jotka mahdollistaisivat tietojen keräämisen ja tallennuksen myös käytännössä. Ehdotetuilla pykälämuutoksilla tehtäisiin kansalliseen lainsäädäntöön ne muutokset, joita täytäntöönpanoasetus edellyttää. Esityksessä ei ehdoteta kansallisia lisävaatimuksia.

Ajonaikaisten kulutustietojen seuraamisen avulla voidaan arvioida CO_2-päästöjen raja-arvojen vaikuttavuutta sekä tarjota kuluttajille ja ajoneuvojen omistajille tietoa ajoneuvojen todellisista päästöistä ja polttoaineenkulutuksesta. Päästöjen seuranta tuottaa Euroopan tasolla tärkeää tietoa ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävien keinojen suunnittelun tueksi.

4.1.4 Muut korjaukset

Rekisteröintitodistus

Voimassa olevan lain 96 §:n mukaisesti rekisteröintitodistuksen I osa annetaan rekisteri-ilmoituksen yhteydessä ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Sääntelyllä ei ole todettu olevan saavutettavissa sellaista hyötyä, jota säännöksellä on tavoiteltu, erityisesti ympäristönäkökulmat sekä sähköisten palveluiden kehittyminen ja yleistyminen huomioon ottaen. Sääntelyn tavoitteena on ollut ensisijaisesti yksinkertaistaa menettelyä ammattiliikenteen osalta, mutta sähköisen asioinnin palveluiden kehityksen myötä säännöksen tarveperusteinen käyttöala on ajan myötä kaventunut, eikä automaattista tulostustoimintaa ole tarkoituksenmukaista jatkaa erityisesti siitä aiheutuvien kielteisten ympäristövaikutusten johdosta.

Ajoneuvolain 96 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että rekisteröintitodistuksen I osan automaattisesta antamisesta rekisteri-ilmoituksen yhteydessä raskaille ajoneuvoille luovuttaisiin käyttötarpeen vähentymisen myötä. Lisäksi pykälän 1 momenttia täydennettäisiin lisäämällä säännökset ajoneuvon omistajan ja haltijan oikeudesta saada rekisteröintikatsastustodistuksen I osa aina pyynnöstä. Pykälän 2 momenttia täsmennettäisiin vastaamaan nykytilaa pyynnön ajankohdan osalta.

Sotilasajoneuvot

Esityksessä ehdotetaan sotilasajoneuvoihin ja Puolustusvoimien ajoneuvoihin liittyviä muutoksia ajoneuvolain 7, 14, 32, 112, 134 ja 135 §:ään. Lisäksi uuteen 1 a §:ään lisättäisiin sotilasajoneuvoja koskeva kohta 1 sekä 2 §:n määritelmiin uusi 36 a määritelmä koskien sotilasajoneuvorekisteriä. Muutosten tarkoituksena on toteuttaa ne vaadittavat muutokset ajoneuvolakiin, jotta puolustusministeriön valmistelema hallituksen esitys sotilasajoneuvolaiksi ja laiksi tieliikennelain muuttamisesta (HE 221/2022 vp) huomioitaisiin tarpeellisin osin ajoneuvolaissa. Tässä esityksessä ehdotettavat muutokset ovat perusteltuja, koska niillä selkeytetään oikeustilaa ja sotilasajoneuvojen sekä Puolustusvoimien ajoneuvojen sääntelyä.

Pelastusauto

Esityksellä päivitettäisiin ajoneuvolain 30 §:n pelastusauton määritelmä vastaamaan hyvinvointialueiden perustamista sekä pelastustoimen uudistusta koskevaa lainsäädäntöä. Esityksellä ei puututtaisi lainsäädäntöön sisällöllisesti.

Sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus

Esityksellä tehtäisiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 37 artiklan vaatimat muutokset sähköistä vaatimustenmukaisuustodistusta koskeviin säännöksiin, jotta kansallisella viranomaisella olisi jatkossa selkeät lainsäädännön tasolla tunnistetut valmiudet ottaa vastaan vaatimustenmukaisuustodistuksia autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksella edellytetyssä sähköisessä muodossa määräaikaan mennessä. Lisäksi ennakkoilmoituksen tekijälle säädettäisiin selkeät lainsäädännöllä turvatut menettelysäännöt. Uudella sääntelyllä tuettaisiin ensisijaisesti oikeustilan selkeyden tavoitteita ja helpotettaisiin lain soveltamista. Lisäksi säännöksillä tavoitellaan lainsäädännön ajantasaisuutta ja sovellettavuutta. Säännöksillä voitaisiin lisäksi vaikuttaa myönteisesti datan laadun yhdenmukaisuuteen EU:n alueella. Muutos myös parantaisi entisestään ennakkoilmoitusprosessin sujuvuutta, kun tarpeettomista välivaiheista voitaisiin luopua.

Katsastukseen ja ulkomaisen ajoneuvon käyttämiseen liittyvä sääntely

Esitys ajantasaistaisi ja selkeyttäisi katsastukseen ja ulkomaisen ajoneuvon käyttämiseen liittyvää ajoneuvolain sääntelyä.

Esityksessä päivitettäisiin ajoneuvolain 5 luvun sääntelyä, joka koskee ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa. Esityksessä on tarkoitus tehdä teknisiä muutoksia myös ajoneuvolain 6 luvun katsastusta koskevaan sääntelyyn. Esityksen tavoitteena on tehdä lukujen säännöksistä selkeämmät kokonaisuudet ja poistaa ja korjata voimassa olevaan lakiin sisältyviä epäselvyyksiä. Lukujen säännöksiin esitetään joitain korjauksia sekä kielellisiä tarkistuksia ja täsmennyksiä. Muutokset eivät asiallisesti muuttaisi nykytilaa, vaan selkeyttäisivät nykyistä sääntelyä ja oikeustilaa.

Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä

Liikenteen palveluista annetun lain 231 §:n 3 momenttia ehdotetaan muutettavan tarkemmin vastaamaan säännöksen tarkoitusta luonnollisen henkilön nimeä koskevan tiedonluovutuksen rajoitusten osalta. Muutoksen myötä turvakiellon alaisen luonnollisen henkilön nimen luovutuksen rajoitukset koskisivat jatkossa aiempaa selkeämmin nimenomaisesti sääntelytarpeen perusteella lain 227 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa, 228 ja 229 §:ssä tarkoitetussa tilanteessa säädettyjä tiedonluovutusperusteita, joiden mukaan tiedonluovutuskielto kattaisi henkilön kotikunnan, asuinpaikan, osoitteen ja muun yhteystiedon ohella henkilön nimen.

Ehdotus ei heikentäisi henkilön turvakiellon tarjoaman suojan kattavuutta. Turvakielto muodostaa poikkeuksen yleisiin menettelysääntöihin, joka osaltaan edellyttää sääntelyltä korostunutta selkeyttä ja tarkkarajaisuutta. Henkilön nimen kattavan tietojenluovutuksen kiellon rajaaminen koskemaan tietojen luovuttamista liikenneasioiden rekisteristä yksittäisluovutuksena 227 §:n 1 momentin 2–4 kohdissa mainituissa tilanteissa, 228 §:n mukaisisiin liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin tai 229 §:n mukaisesti kehitys- ja innovaatiotoimintaan osaltaan parantaisi henkilön oikeusturvaa ja mahdollistaisi aiempaa paremmin turvakiellon kohteena olevan henkilön mahdollisuudet hyödyntää Liikenne- ja viestintäviraston sähköisiä asioimiskanavia esimerkiksi ajoneuvon tai vesikulkuneuvon omistajuuteen tai haltijuuteen liittyvissä palveluissa. Muutoksen myötä nimen yleisen turvakiellon alasta säädetyn poikkeuksen, eli myös henkilön luonnollisen nimen kattavan turvakiellon ala ei enää aiempaa selkeämmin rajoittaisi sellaisenaan viranomaisen tarjoamien yhteiskunnallisten palveluiden hyödyntämistä tasavertaisesti vaan turvakiellon ala kohdentuisi selkeämmin tilanteisiin, joissa tietojen yhdisteltävyys voisi heikentää yleisen turvakiellon alan toimivuutta.

Käyttövoimien muutokset

Esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta eivätkä ajoneuvon lähipäästöt kasva vähäistä enempää. On kuitenkin huomattava, että päästömanipulaatio ei ole ajoneuvon sallittua muuttamista.

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset konversioiden teknisistä vaatimuksista ja toteuttamisedellytyksistä. Määräyksenantovaltuuden käyttöä olisi rajattu siten, että määräysten tulisi olla tarpeellisia terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi. Tällä varmistettaisiin, että konversioilta edellytettäisiin jatkossakin turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Ajoneuvolain sääntelyllä asetettaisiin yleiset reunaehdot konversioiden toteuttamiselle. Ehdotetuilla lakimuutoksilla edistettäisiin konversioiden nykyistä joustavampaa toteuttamista, koska päästöt voitaisiin jatkossa arvioida kokonaisuutena. Konversioiden tarkemmat käytännön toteuttamisen edellytykset riippuisivat kuitenkin Liikenne- ja viestintäviraston määräysten sisällöstä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Päästömanipulaatiot

Esityksessä ehdotettavalla päästömanipulaatioita koskevalla sääntelyllä olisi välittömiä taloudellisia vaikutuksia etenkin talouden toimijoihin, kuten päästömanipulaatioita myyviin ja asentaviin toimijoihin, sekä kuljetusyrityksiin. On odotettavissa, että uusi sääntely vähentäisi päästömanipulaatioihin perustuvaa liiketoimintaa, mikä vaikuttaisi talouden toimijoihin niin, että niiden toiminnasta saama taloudellinen hyöty pienenisi tai häviäisi. Esityksen ehdotukset edesauttaisivat tasapuolisten kilpailunedellytysten kehittymistä kuljetusyritysten välille, kun toimijoiden ei olisi mahdollista saada lainvastaisella toiminnalla taloudellista hyötyä. Ammattiliikennettä harjoittavat kuljetusyritykset saavat päästömanipulaatioiden avulla kilpailuetua liiketoiminnassaan. Ehdotetuilla sanktioilla pystyttäisiin nykyistä paremmin ottamaan huomioon päästömanipulaatioilla tavoiteltu ja saatu hyöty ja luomaan suurempaa pelotevaikutusta, joka osaltaan vähentäisi päästömanipulaatioiden tekemistä.

Automaation edistäminen

Liikenteen automaatio on olennainen osa tulevaisuuden toimivaa liikennejärjestelmää. Automaation ja siihen yhdistyvän tiedon hyödyntämisen avulla voidaan saavuttaa monia yhteiskunnallisia hyötyjä, kuten parantunutta liikenneturvallisuutta, vähentyneitä päästöjä sekä parempia palveluita. Liikennejärjestelmätasolla automaation avulla voidaan vaikuttaa siihen, millaisiksi ympäristöiksi esimerkiksi kaupunkien keskustat jatkossa muovautuvat liikennemäärien muutoksen myötä ja kuinka logistiset ketjut toimivat. Automaation positiivisia vaikutuksia ei kuitenkaan voida saavuttaa ilman laaja-alaista yhteistyötä ja päätöksentekoa, jossa mahdollistava lainsäädäntö on merkittävässä roolissa.

Automaatio etenee parhaillaan kaikissa liikennemuodoissa, mutta kehityskulkuihin liittyy edelleen huomattavasti epävarmuutta. Automaation edistämisessä on siksi järkevää edetä kokeilujen ja testaamisen kautta.

Kaikkineen liikenteen automaatioon liittyvät taloudelliset vaikutukset ovat tulevaisuudessa merkittäviä. Nyt käsillä olevan esityksen suorat taloudelliset vaikutukset ovat kuitenkin rajallisia, koska esityksessä on kyse kokeilutoiminnan edistämisestä, ja se kohdistuu siten rajalliseen määrään toimijoita ja ajoneuvoja. Esityksen avulla pyritään edistämään paitsi teknologiakokeiluita ja –testaamista, myös liiketoimintamallien kokeiluja.

Esityksen voidaan arvioida vaikuttavan positiivisesti uusien markkinoiden syntymiseen, markkinarakenteiden uudistumiseen ja palvelujen kehittymiseen, markkinoiden toimintaan (esimerkiksi markkinoiden avaaminen ja uusien toimijoiden pääsy markkinoille), kannusteisiin ja mah-

dollisuuksiin kokeilla, pilotoida ja/tai tuoda markkinoille uudenlaisia ratkaisuja sekä TKI-infrastruktuureihin (pääsy TKI-infrastruktuureihin, TKI-infrastruktuurien kehittyminen).[1] Laajempi kokeilu-ja testaustoiminta loisi mahdollisuuksia suomalaiselle innovaatiotoiminnalle eri sektoreilla, joskin vaikutukset esimerkiksi markkinoiden kehitykseen olisivat pääosin epäsuoria. Innovaatiovaikutusten arviointikyselyyn vastanneiden mukaan on tärkeää päästä testaamaan, sillä automaattisen ajojärjestelmän ajoneuvon suurimmat haasteet johtuvat julkisella tiellä vaikuttavista moninaisista toimijoista. Testaamista voidaan tehdä joko Suomessa tai ulkomailla. Yksinkertaisemmat ja selkeät koenumeroprosessit toisivat suomalaisille toimijoille kilpailuetua, kun testaus olisi Suomessa helpompaa.

Negatiivisia vaikutuksia saattaisi seurata koetulosten julkisuudesta (kielteinen vaikutus investointikannustimiin). On kuitenkin huomattava, että esimerkiksi liikesalaisuuden alaisia tietoja koskee viranomaisen salassapitovelvollisuus viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaisesti. Lisäksi tietoja pyydettäessä tulee kiinnittää huomiota hallinnollisen taakan pysymiseen kohtuullisena, sekä arvioida mikä tieto on relevanttia esimerkiksi asiantuntemuksen riittävyyden kannalta.

Ajonaikaiset kulutustiedot

Täytäntöönpanoasetus on jäsenvaltioissa suoraan sovellettava. Koska voimassa oleva kansallinen lainsäädäntö ei tunnista ajoneuvojen ajonaikaiseen polttoaineenkulutukseen liittyvien tietojen keräämistä, täytäntöönpanoasetusta täydentäviä muutoksia on tehtävä kansalliseen lainsäädäntöön. Nykyisin esimerkiksi ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamisesta säädetään ajoneuvolaissa.

Kyseessä olisi poikkeuksellinen ja uusi tehtävä katsastusalalle. Tietojen keruu tulisi toteuttaa määräaikaiskatsastuksen yhteydessä, mutta se ei kuitenkaan olisi osa lakisääteistä määräaikaiskatsastusta, sillä se ei voisi vaikuttaa ajoneuvon hyväksymiseen tai hylkäämiseen katsastuksessa. Vastaavanlaisia tehtäviä ei juurikaan ole ollut aikaisemmin.

Liikenne- ja viestintävirasto lähetti katsastusalalle pyynnön arvioida täytäntöönpanoasetuksesta mahdollisesti aiheutuvia kuluja. Kirjallinen selvitys asiasta saatiin neljältä eri toimijalta. Katsastusalan toimijoiden vastaukset poikkesivat toisistaan melko paljon ja vastauksista kävi ilmi, että alalla on vaikeuksia laskea todellisia kustannuksia, joita tietojen keräämisestä aiheutuu.

Katsastusalalla on eri tasoista välineistöä, jotka vaativat uusimista ja kustannusarviot vaihtelevat noin 1 000–5 000 euron välillä. Arvioiden mukaan yrityksen investointikustannukset riippuvat pitkälti siitä, voiko käytössä olevia lukijoita päivittää sellaisiksi, että ne lukevat vaaditut ajonaikaiset kulutustiedot. Eräs toimija arvioi, että lukijat tulee joka tapauksessa uusia 5–10 vuoden välein. Yhden arvion mukaan kokonaisarvio toimijan laitteistokustannuksista olisi 300 000–500 000 euroa. Toisen arvion mukaan kustannuksia aiheutuisi 20 000 euroa ja koko katsastusalalle yhteensä 500 000 euroa. Kaksi eri toimijaa arvioivat OBD-lukijan päivityksen hinnaksi noin 300 euroa. Jos koko laite uusittaisiin, hinnaksi voisi tulla 1 000–5 000 euroa. Arvioiden mukaan laitekanta tulee pääosin uusia.

Katsastusten hintojen nousun määrä riippuu siitä, miten hinnoittelu toteutettaisiin. Mikäli hintapaine kohdistuisi vain uusien autojen katsastuksiin, arvion mukaan katsastushintoihin voisi

[1] Gaia Consultingin syksyllä 2021 toteuttama innovaatiovaikutusten arviointi, joka tehtiin osana laajempaa työ- ja elinkeinoministeriön tilaamaa hanketta ”Sääntelyn innovaatiovaikutusten pilotti”.

kohdistua noin 5–10 euron korotuspaine. Mikäli kaikkien määräaikaiskatsastusten hinnat nousisivat, vaikutus kuluttajahintoihin olisi luultavasti kokonaisuuteen nähden melko pieni, toimijan arvion mukaan alle yhden prosentin.

Liikenne- ja viestintävirasto on huomauttanut, että OBD-lukijoita joudutaan tulevaisuudessa uusimaan myös toukokuussa 2023 tulevan eCall-järjestelmän päivityksen vuoksi. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan tulevaisuudessa eCall- uudistuksen myötä uusittavat laitteet todennäköisesti pystyvät lukemaan ajonaikaiset kulutustiedot ainakin päivityksen jälkeen. Arvio perustuu siihen, että ajonaikaisen kulutustiedon kerääminen tulee unionin tasoisesta sääntelystä ja laitevalmistajat huomioivat muuttuneet vaatimukset omassa tuotekehityksessään. Kulutustietojen keräämiseen soveltuvat laitteet tulevat toimimaan myös kaikkien muiden mahdollisesti katsastuksen piiriin tulevien tarkastusten suorittamiseen useiden vuosien ajan.

Kulutustiedot tulisi saada siirrettyä sähköisesti ajoneuvosta komission raportointijärjestelmään. Tämän ketjun toteuttaminen vaatii, että ajoneuvon pistokkeeseen kytkettävä mittalaite on sellainen, että se voidaan liittää katsastustoimipaikan tietojärjestelmään, josta raportointi Liikenne- ja viestintävirastoon hoidetaan. Tällä hetkellä katsastuksissa ei edellytetä mittalaitteen integraatiota tietojärjestelmiin. Tästä syystä halvimmat laitteet, joilla esim. tulevat eCall-järjestelmät voidaan tarkastaa, eivät sovellu ajonaikaisten kulutustietojen keräämiseen.

Laitteiston ja tietojärjestelmien uusiminen sekä katsastusasemille tuleva lisätehtävä tietojen keräämiseksi voisivat aiheuttaa palveluun hinnankorotuksia. Katsastusyritysten kulut tietojärjestelmien kehittämisestä ja OBD-lukijoiden uusimisesta katettaisiin todennäköisesti asiakasmaksujen korotuksina. Hintavaikutuksen katsastushintoihin on kuitenkin arvioitu olevan maltillinen (ks. 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset).

Muut muutokset

Konversioiden edistäminen mahdollistaisi konversioiden teettämisen entistä laajemmin, millä voi olla välillisiä taloudellisia vaikutuksia sekä alan yrityksille kasvaneiden liiketoimintamahdollisuuksien myötä että kotitalouksille alentuneina käyttövoimakustannuksina.

Rekisteröintitodistusta koskevan 96 §:n tehtävän muutoksen myötä luovuttaisiin rekisteri-ilmoitusten yhteydessä automaattisesti tulostettavasta rekisteröintitodistuksen I osasta. Rekisteri-ilmoitusten yhteydessä edellä mainittuihin luokkiin kuuluville ajoneuvoille tulostetaan vuosittain rekisteröintitodistusten I osia noin 200 000–300 000 kappaletta, joko henkilöpalvelussa tai sähköisen palvelun välityksellä postitse. Jatkossa rekisteröintitodistuksen I osa tulostettaisiin vain pyynnöstä. Muutoksella saavutettavan vuosittaisen euromääräisen säästön arvioidaan olevan noin 100 000–150 000 euroa. Arvio perustuu Liikenne- ja viestintäviraston laskelmiin raskaiden ajoneuvojen määristä sekä rekisteri-ilmoitusten määristä ja jakaumista sekä tulostamisesta ja postittamisesta aiheutuvista kuluista.

Muilla esityksessä ehdotettavilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Päästömanipulaatiot

<u>Liikenne- ja viestintävirasto</u>

Esityksellä olisi vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan ja erityisesti sen valvontatehtäviin. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan lain tehokas toimeenpano edellyttäisi uusia henkilöstöresursseja tieliikenteen markkinavalvontaan. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan operatiiviset valvontatehtävät lisääntyisivät 0,5 henkilötyövuodella. Virasto arvioi esityksen myötä aiheutuvan lisätyötä operatiivisen valvonnan lisäksi merkittävästi markkinavalvonnan päätösmenettelyiden ja seuraamusprosessien lisääntymisen myötä. Tämä vastaisi viraston arvioin mukaan 0,8 henkilötyövuoden pysyvää lisäystä viraston henkilöstöön. Tehtäviin olisi sisällytettävissä esityksen edellyttämiä koulutus-, tuki- ja neuvontatehtäviä, joiden määrän arvioidaan kasvavan esityksen myötä 0,2 henkilötyövuoden verran. Työtehtävät vaatisivat erityisosaamista tieliikenteen markkinavalvonnan asiantuntijatehtävistä sekä lainopillista erityisosaamista. Viraston arvion mukaan ehdotuksen mukainen valvonta edellyttäisi toiminnan kehittämiseen ja suunnitteluun sekä markkinavalvonnan tehtävien yhteensovittamiseen ohjattavan 0,5 henkilötyövuotta lisää. Esitetyn päästömanipulaatiosääntelyn voimaantulo edellyttäisi Liikenne- ja viestintävirastolta myös seurannan ja tiedottamisen kehittämistä. Ehdotettu sääntely edellyttäisi lisäksi nykyistä tiiviimpää yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston ja Poliisin välillä valvontatyössä. Esityksellä voisi myös olla vaikutusta Poliisille tehtävien virka-apupyyntöjen määrän lisääntymisenä.

Esityksellä ei kuitenkaan olisi vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstön määrään. Tehtävät hoidettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston sisäisillä tehtävien uudelleenjärjestelyillä.

Poliisi

Esityksellä olisi vaikutusta poliisin toimintaan. Ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta valvovana viranomaisena poliisin rooli korostuisi päästömanipulaatioiden kiinni jäämisessä. Päästömanipulaatioita koskeva liikennevirhemaksusäännös aiheuttaisi muutostarpeita poliisin POLO- ja Liike-tietojärjestelmiin, koska nykyiset järjestelmät eivät mahdollista liikennevirhemaksun määräämistä oikeushenkilölle. Muutosten arvioidut kustannukset olisivat yhteensä 102 000 euroa, josta POLO-järjestelmän osuus olisi 42 000 euroa ja Liike-järjestelmän 60 000 euroa. Poliisihallituksen arvion mukaan tietojärjestelmien muutokset eivät edellyttäisi lisää henkilöstöresursseja. Tietojärjestelmien muutokset olisivat kuitenkin valmiit aikaisintaan 1.6.2024, eivätkä liikennevirhemaksusääntelyn muutokset ja siten myöskään päästömanipulaatiota koskeva uusi sääntely voisi tulla voimaan tätä ennen.

Oikeusrekisterikeskus

Esityksellä olisi vaikutusta myös Oikeusrekisterikeskuksen toimintaan. Oikeusrekisterikeskus toimisi seuraamusmaksun ja liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta vastaavana viranomaisena. Oikeusrekisterikeskuksen arvion mukaan liikennevirhemaksujen ja seuraamusmaksujen täytäntöönpano edellyttäisi ainakin 0,2 henkilötyövuoden lisäyksen. Oikeusrekisterikeskukselle aiheutuisi lisäksi 7000–10 000 euron kustannus liikennevirhemaksun oikeushenkilölle määräämisestä johtuvista muutoksista Rajsa-järjestelmän toiminnallisuuksiin. Esityksellä ei kuitenkaan olisi vaikutusta Oikeusrekisterikeskuksen henkilöstön määrään. Tehtävät hoidettaisiin viraston sisäisillä tehtävien uudelleenjärjestelyillä.

Automaation edistäminen

Ehdotuksella olisi vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan siten, että ehdotus selkeyttäisi viranomaisen menettelyä koenumerotodistuksen myöntämisessä automaattiajamisen testaamistarkoituksiin. Koenumerotodistuksen myöntämisen edellytysten täsmentäminen ja automaattiajamisen huomioiminen aiempaa selkeämmin lainsäädännöllä vaikuttaisi myönteisesti

Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksiin harkita myöntämisedellytysten täyttymistä erityisesti automaattiajamiseen liittyvien turvallisuusnäkökulmien valossa sekä selkeyttäisi osaltaan luvanmyöntämisen oikeusperusteita.

Koenumerotodistusten myöntäminen yleisesti ajoneuvotestaamiseen kuuluu nykyisellään viraston tehtäviin, joten merkittävää työmäärän lisäystä ei olisi odotettavissa. Ehdotus edellyttäisi vähäisiä prosessuaalisia muutoksia.

Ehdotus parantaisi osaltaan poliisin mahdollisuuksia liikennevalvonnassa selkeästi keskeyttää testaaminen tilanteessa, jossa liikenneturvallisuuden katsottaisiin vaarantuvan testaamisen myötä.

Ajonaikaiset kulutustiedot

Ajonaikaisten kulutustietojen kerääminen olisi kokonaan uusi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotus edellyttäisi ICT-kehittämistä Liikenne- ja viestintävirastolta vielä vuoden 2022 aikana. Keräämisvelvoite edellyttäisi tiedonsiirtoratkaisuiden kehittämistä katsastustoimipaikoilta Liikenne- ja viestintävirastoon sekä uutta tietokantaa tiedoille Liikenne- ja viestintävirastossa. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tulisi raportoida tiedot eteenpäin komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle täytäntöönpanoasetuksen velvoittamalla tavalla vuosittain vuodesta 2024 alkaen.

Muut muutokset

Rekisteröintitodistusta koskeva 96 §:n muutos ei vaikuttaisi merkittävästi ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta valvovien viranomaisten eli poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimintamahdollisuuksia raskaan liikenteen valvonnan osalta, koska ajoneuvon ajantasaiset tiedot voidaan nykyään luotettavasti tarkastaa liikenneasioiden rekisteristä sähköisen palvelun välityksellä.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Päästömanipulaatiot

Esityksellä olisi positiivisia ympäristövaikutuksia, sillä suurempi sanktioinnin uhka ennalta ehkäisisi päästömanipulaatioiden myymistä, asentamista sekä päästömanipuloitujen ajoneuvojen käyttöä tieliikenteessä. Päästömanipulaatiot aiheuttavat haitallisia lähipäästöjä sekä ympäristölle että ihmisen terveydelle. On todennäköistä, että päästömanipulaatiosta ehdotuksen mukaan seuraavat tiukennetut sanktiot vaikuttaisivat selvästi päästömanipulaatioiden vähenemiseen. Ehdotuksen vaikutuksena olisi ajoneuvojen lähipäästöjen väheneminen ja ilman laadun paraneminen. Lisäksi välillisenä vaikutuksena olisi lähipäästöjen aiheuttamien terveyshaittojen väheneminen. Sääntelyllä toteutettaisiin perustuslain 20 §:n 2 momentissa turvattua jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön.

Automaation edistäminen

Esityksen automaation edistämistä koskevilla ehdotuksilla ei olisi suoria ympäristövaikutuksia, koska se koskee hyvin rajallista määrää ajoneuvoja.

Yleisellä tasolla automaatiokehityksen avulla voidaan tukea kestävyystavoitteiden saavuttamista. Liikenteen sujuvuus, reittien ja logistiikkaketjujen optimointi sekä reaaliaikainen liiken-

teenohjaus tehostuvat tiedon hyödyntämisen ja automaatiokehityksen myötä, mikä tukee päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Automaatio voi lisätä myös kestävien liikkumisen palveluiden valikoimaa.

Toisaalta on arvioitu, että automaatio voi pahimmillaan lisätä ajoneuvojen ja liikennesuoritteen määrää liikkumisen mukavuuden lisääntyessä. Automaatiota kehitettäessä on myös huomioitava liikennejärjestelmätasolla mahdolliset negatiiviset kehityssuunnat ja huolehdittava esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuudesta ja turvallisuudesta, jotta vaikutukset muun muassa liikenteen päästöihin eivät käänny negatiivisiksi.

Positiiviset kehityskulut tarvitsevat tuekseen päätöksiä, myös säädöstasolla. Ehdotuksella voidaan arvioida olevan myönteisiä vaikutuksia automaattisen joukkoliikenteen kehittymiselle, koska sen avulla mahdollistettaisiin muun muassa automaattisten pienlinja-autojen yksittäiset poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista sekä liiketoimintamallien kokeileminen.

Ajonaikaiset kulutustiedot

Tieliikenne aiheuttaa lähes 20 prosenttia koko EU:n alueen kasvihuonepäästöistä ja henkilö- ja pakettiautojen osuus tieliikenteen päästöistä on noin 70 prosenttia. Täytäntöönpanoasetuksella olisi myönteisiä vaikutuksia ympäristölle, sillä ajonaikaiseen polttoaineen kulutukseen ja energian kulutukseen liittyvien tietojen avulla voidaan paremmin valvoa ja seurata auton tyyppihyväksynnässä ilmoitettujen kulutuslukemien toteutumista verrattuna todelliseen liikennekäyttöön. Näin komissiolla olisi käytössään riittävä tietopohja, jotta se voisi reagoida mahdollisesti esiin nouseviin autotyyppikohtaisiin tai autovalmistajakohtaisiin kulutuslukemien poikkeamiin.

Käyttövoimien muutokset

Konversioiden joustavoittamisen edistäminen kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin edistäisi ympäristötavoitteita muun ohella fossiilittoman liikenteen tiekartan kirjausten mukaisesti. Laajamittainen salliminen olisi kuitenkin uutta toimintaa, joten ajoneuvoihin tehtävien konversioiden turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia tulisi seurata. Etanolikonversioille olisi hyvä asettaa selkeä kriteeristö, jossa voidaan hyödyntää mm. Ranskassa jo sovellettavia vaatimuksia. Tavoitteena voisi olla ns. ”moottoriperhe”-menettely, jossa yhdellä hyväksynnällä on mahdollista hakea saman aikaisesti hyväksyntää useammalle, teknisesti riittävän samankaltaiselle ajoneuvolle.

Muut muutokset

Rekisteröintitodistusta koskevan 96 §:n muutoksella eli tarpeettomasta tulostustoiminnosta luopumisella olisi paperityötä vähentävänä muutoksena myönteisiä ympäristövaikutuksia.

4.2.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Automaation edistäminen

Esityksen automaatiotestaamiseen ja kokeiluihin liittyvien ehdotusten keskeisenä tavoitteena on varmistaa kokeilujen ja testaamisen turvallisuus, joten niiden turvallisuusvaikutusten voidaan arvioida olevan positiivisia. Ehdotusten suorat vaikutukset yleiseen liikenneturvallisuustilanteeseen olisivat kuitenkin vähäisiä, koska ne koskettaisivat ainoastaan vähäistä määrää ajoneuvoja. Myös testaamistoimintaa kehitettäessä nimenomaan liikenneturvallisuudesta huolehtiminen on tärkeää.

Yleisellä tasolla turvallisuus on keskeinen liikenteen automaation kehittämistä ja hyödyntämistä ohjaava arvo. Tieliikenteessä kuolee ja loukkaantuu maailmalaajuisesti suuri määrä ihmisiä vuosittain. Automaatio voi edistää merkittävästi tieliikenteen niin sanotun nollavision tavoittelua. Automaatiota tulee kehittää niin, että myös pyöräilyn ja jalankulun turvallisuus ja sujuvuus paranevat.

Ajoneuvojen tekninen kehitys vaikuttaa merkittävästi liikenneturvallisuuden paranemiseen. EU:n uusi turvallisuusasetus ((EU) 2019/2144), joka tuli voimaan kesällä 2022, määrää useat ajoneuvon avustavat järjestelmät pakollisiksi uusiin henkilö- ja pakettiautoihin. Tarkoituksena on vähentää huomattavasti kuolonuhrien ja loukkaantuneiden määrää tieliikenteessä. Asetuksen liikenneturvallisuusvaikutukset tulevat näkymään kuitenkin viiveellä riippuen jäsenmaiden autokannan iästä ja uusiutumisvauhdista.

Vuonna 2021 tehdyssä suomalaisessa tutkimuksessa arvioitiin kolmen kuljettajaa avustavan automaatiojärjestelmän, kaista-avustimen (LKA), automaattijarrutuksen (AEB) ja mukautuvan nopeudensäätimen (ACC), mahdollisuuksia estää onnettomuuksia. Aineisto sisälsi Suomessa vuosina 2014–2016 tapahtuneet kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa henkilöauto oli ollut osallisena. Tulosten mukaan 29 prosenttia kuolemaan johtaneista henkilöauto-onnettomuuksista olisi voitu välttää LKA-, AEB- ja ACC-järjestelmiä käyttämällä. Automaattiautot olisivat mahdollisesti voineet estää 70–93 prosenttia jalankulkijoiden ja henkilöautojen välisistä törmäyksistä (Utriainen Roni: The Potential of Key Driver Assistance Systems to Improve Road Safety and Automated Driving Systems to Improve Pedestrian and Cyclist Safety, Utriainen, Roni (2021) Tampere University, 2021).

Automaation kehittäminen edellyttää turvallista testaamista myös osana muuta liikennettä. Suomella on edellytyksiä kehittää testaamista esimerkiksi automaattisten ajoneuvojen kyberturvallisuuden parantamiseksi sekä tarjota testiympäristöjä ja –olosuhteita, jotka edistävät automaattisten ajojärjestelmien kykyä selviytyä jatkossa myös haastavista olosuhteista ja tilanteista. Ehdotus loisi edellytyksiä laajemmalle kokeilutoiminnalle ja mahdollistaisi entistä paremmin kokeilut osana normaalia liikennettä, ja siten sen epäsuorat vaikutukset tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi olisivat positiivisia. Lisäksi kokeilutoiminta tuottaa arvokasta tietoa automaation vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja automaatioon mahdollisesti liittyvistä turvallisuushaasteista.

Kevyiden automaattisten tavarankuljettimien ilmestyminen jalkakäytäville Espoossa keväällä 2022 on herättänyt pääosin positiivista huomiota, mutta myös jonkin verran huolta jalankulkijoille mahdollisesti aiheutuvasta vaarasta. Olemassa olevan tiedon perusteella negatiiviset vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat kuitenkin vähäisiä. Vastaavia laitteita käytetään useissa maissa, kuten ainakin Tanskassa, Virossa, Isossa-Britanniassa, Saksassa, Espanjassa ja Turkissa. Yhdysvalloissa niitä käytetään ainakin Arizonassa, Kaliforniassa, Georgiassa, Indianassa, Mississipissä, Ohiossa, Oregonissa, Texasissa, Virginiassa ja Wisconsinissa. Tavarankuljetusbotit ovat saattaneet koskettaa ihmisiä, mutta tiedossa ei ole varsinaisten henkilövahinkojen aiheutumista.

Käyttövoimien muutokset

Konversioiden toteuttamisella voi olla kielteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen, jos niiden toteuttamisessa ei huolehdita turvallisuudesta asianmukaisesti. Tätä varten ajoneuvolaissa olisi säännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston konversioita koskevien tarkempien määräysten tulisi olla tarpeen riittävän terveydensuojelun tason varmistamiseksi.

Ajoneuvoihin tehtävien konversioiden turvallisuusvaikutuksia tulisi seurata. Liikenne- ja viestintäviraston teettämien, sähkö- ja etanolikonversioita koskevien selvitysten mukaan kuormaautojen sähkökonversioiden tulisi olla ammattimaisesti tehtyjä, jotta ajoneuvon toiminnallinen turvallisuus ja kolariturvallisuus pysyvät hyväksyttävällä tasolla. Myös muunnostyön riittävä dokumentointi on edellytys kunnossapidon työturvallisuudelle.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Päästömanipulaatiot

Katsastuksessa toteutettava valvonta

Esityksen valmistelun aikana on harkittu, olisiko katsastuksella toteutettavalla valvonnalla mahdollista saavuttaa päästömanipulaatioiden kitkemiseen liittyviä tavoitteita.

Ajoneuvojen päästömanipulaatiota koskeva arviomuiston johdosta annettujen lausuntojen perusteella suurin osa lausunnonantajista piti katsastusta parhaana keinona puuttua päästömanipulaatioihin. Monet korostivat, että tehokas katsastustoiminta veisi kysynnän manipulaatiomarkkinoilta. Katsastuksessa tehtävä valvonta olisi kattava tapa puuttua päästömanipulaatioihin koko ajoneuvokannan osalta.

Kansainvälistä katsastusta koskevaa sääntelyä on muun muassa EU:n katsastusdirektiivissä (2014/45/EU) sekä pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehdyssä sopimuksessa (*Wienin katsastussopimus*; SopS 35/2001). Päästömanipulaatioista tai niiden valvonnasta ja sanktioinnista ei ole vielä annettu EU-tasoista sääntelyä. Tällä hetkellä päästömanipulaatioiden kansallinen valvonta ja sanktiointi perustuvat siis kansalliseen lainsäädäntöön, ja sääntelyssä on eroja eri EU-valtioiden välillä. Päästömanipulaatiot ovat kuitenkin enenevässä määrin herättäneet huomiota myös EU-tasolla. Esimerkiksi katsastukseen liittyvissä Euroopan laajuisissa yhteistyötyöryhmissä (CITA) on keskusteltu päästömanipulaatioihin liittyvistä tulevaisuuden haasteista, muutostarpeista, laitteistoista, käytettävistä raja-arvoista sekä määräaikaiskatsastuksissa että tienvarsitarkastuksissa.

Tällä hetkellä Euroopan komissiossa on valmisteilla liikennekelpoisuuspaketti, jonka osana tarkoituksena on muuttaa katsastusdirektiiviä. Komissio valmistelee suositusta partikkelien lukumäärän mittauksesta katsastusten yhteydessä, mutta tarkempaa tietoa suosituksen antamisen aikataulusta ei ole vielä saatavilla. Komissio on asiantuntijakeskusteluissa ilmaissut tahtotilakseen, että direktiivin uudistamisen yhteydessä partikkelien lukumäärän mittaus katsastuksien yhteydessä tulisi sisältymään uudistukseen. Nyt direktiivi edellyttää käyttämään tällä hetkellä tunnettuja pakokaasumittausmenetelmiä.

Katsastuksessa suoritettava partikkelien lukumäärämittaus olisi mahdollista nähdä päästömanipulaatioihin käytettävien laitteiden myynnin, markkinoinnin ja asentamisen kieltämisen rinnalla kulkevana pidempikestoisena hankkeena. Katsastuksessa suoritettavien partikkelimittausten suorittaminen tällä hetkellä on haasteellista, koska käytössä ei ole katsastukseen soveltuvia mittalaitteita. Tällä hetkellä sekä Suomessa että muualla EU:ssa katsastajilla on käytössä omat laitteensa, joiden hinnat ja mittausmenetelmät vaihtelevat. Katsastuksessa käytettävän mittalaitteen tulisi olla halpa, toimiva ja toistuvia mittauksia kestävä.

Haasteita päästömanipulaatioihin puuttumiseen katsastuksen avulla aiheuttaa samanaikainen EU-lainsäädännön kehitys. Jos kansallisesti lähdettäisiin säätämään partikkelien lukumäärien mittauksista ennen komission suositusta tai katsastusdirektiivin uudistusehdotusta, katsastuksessa käytettävät laitteet eivät välttämättä enää myöhemmin vastaisi uusia EU-vaatimuksia. Katsastusala joutuisi investoimaan laitteisiin epätietoisena siitä, mitä tulevaisuuden EU-sääntely tulee sisältämään. Uusien laitevaatimusten asettaminen kansallisessa lainsäädännössä ennen EU:n katsastussääntelyn uudistusta voisi mahdollisesti johtaa turhiin ja lyhytaikaiseksi jääviin lisäkustannuksiin. Siten tässä esityksessä ei ole valittu katsastusta keinoksi kitkeä päästömanipulaatioita.

Tienvarsitarkastukset

Ajoneuvon teknisestä tienvarsitarkastuksesta säädetään ajoneuvolain 7 luvussa. Lain 165 §:n mukaan teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastetaan, siinä laajuudessa kuin tarkastuksen suorittaja katsoo sen tarkoituksenmukaiseksi, tieliikenteessä tai muualla käytetyn ajoneuvon kunto siltä osin kuin se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön sekä rekisteriin merkityt tiedot. Ajoneuvojen tekniseen kuntoon keskittyviä tienvarsitarkastuksia Suomessa suorittaa ajoneuvolain 169 §:n mukaan poliisi. Myös Rajavartiolaitos sekä Tulli suorittavat jonkin verran ajoneuvojen tekniseen kuntoon liittyvää valvontaa. Poliisin osaaminen ja siihen käytettävä laitteisto raskaan kaluston manipulointien havaitsemiseksi on parantunut viime vuosina. Vuonna 2019 havaittiin raskaan kaluston tienvarsitarkastuksissa 207 kpl, vuonna 2019 7 kpl, vuonna 2020 178 kpl ja vuonna 2021 204 kpl SCR-laitteistoihin liittyvää manipulaatiota, ja kehitys on oikeansuuntaista. Liikenne- ja viestintävirastoon järjestänyt poliisin kanssa yhteistyössä koulutusta poliisin henkilöstölle ja koulutuksia on suunnitteilla jatkossakin. Ohjeistusta on myös kehitetty yhteistyössä poliisin kanssa. Manipulaatioiden parempi havaitseminen teknisissä tienvarsitarkastuksissa vaatisi kuitenkin uutta laitteistoa ja koulutusta, sillä manipulaatioita voidaan tehdä monella tapaa ja niiden selvittäminen on monimutkaista.

Markkinoinnin kieltäminen

Valmisteluvaiheessa lähdettiin tarkastelemaan mahdollisuuksia kieltää päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, markkinointi ja asentaminen. Markkinoinnin kieltäminen osoittautui valmisteluvaiheessa haasteelliseksi ratkaista.

Liikenne- ja viestintävirasto on markkinavalvontaviranomainen ja tekee markkinavalvontaa. Markkinavalvonnan tarkoituksena on varmistaa, että myytävänä olevat ja maahantuodut välineet ja laitteet ovat turvallisia ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja ympäristölle ja että ne eivät oikein asennettuna ja käytettynä aiheuta vaaraa. Päästömanipulaatiolaitteiden markkinoinnin kieltäminen puolestaan olisi hyvin vaikeita säätää, siellä kielletty toiminta liittyy lopputulokseen eli päästömanipuloidun ajoneuvon käyttämiseen tieliikenteessä, jolloin ajoneuvon päästöt olisivat suuremmat kuin sallittua. Tällaisen laitteen tai tuotteen hallussapito sellaisenaan ei ole kiellettyä. Lisäksi vastaavilla tuotteilla, laitteilla ja ohjelmistoilla, joilla voidaan päästömanipulaatioita toteuttaa, voidaan toteuttaa myös tarvittavia päivityksiä ja parannuksia, jotka eivät vaikuttaisi haitallisesti päästöihin. Nykysääntelyn mukaan on mahdollista myydä myös tuotteita, joita ei ole tarkoitettu liikenne- tai tieliikennekäyttöön. Myös näiden kohdalla vain tuotteen käyttäminen liikenteessä on kiellettyä, mutta tuotteen myynti ja markkinointi ja muu kuin tieliikennekäyttö ei ole kiellettyä.

Kiellettyä laitetta ei näin ollen voida määritellä, vaan kiellettävyys liittyy nimenomaan ajoneuvon tieliikennekäyttöön. Lisäksi markkinavalvonnassa valvotaan sellaisia tuotteita, joille on asetettu tiettyjä vaatimuksia. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto vertaa esimerkiksi tuotteen

turvallisuutta johonkin olemassa olevaan vaativuustasoon nähden. Päästömanipulaatio-ohjelmistoilla ja -koodeilla ei ole tällaisia vaatimustenmukaisuusvaatimuksia, joten käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto ei voi markkinavalvonnalla arvioida tällaisten laitteiden, ohjelmistojen ja koodien vaatimusten täyttymistä. Liikenne- ja viestintävirasto ei voisi valvoa myöskään päästömanipulaation kiellettyä lopputulosta eli manipuloidun ajoneuvon käyttöä liikenteessä.

Markkinavalvontaviranomaisena Liikenne- ja viestintävirasto voi ryhtyä ajoneuvolain, puiteasetusten, uhkasakkolain ja kuluttajaturvallisuuslain mukaisiin toimenpiteisiin, havaitessaan markkinoilla puutteellisia vaaraa aiheuttavia tai vaatimusten vastaisia tuotteita. Osaltaan esitetty päästömanipulaatioiden valvonta edellyttäisi markkinavalvontaviranomaisen ja poliisin yhteistyön lisäämistä esimerkiksi virka-avun muodossa.

Poliisihallituksen näkemyksen mukaan myöskään poliisi ei olisi oikea viranomainen tekemään tällaista markkinoinnin, myynnin ja asentamisen valvontaa. Poliisi on liikennettä valvova viranomainen ja voi siten valvoa päästömanipulaatioita vasta siinä vaiheessa, kun manipulaatio on jo toteutettu ja ajoneuvo on liikenteessä.

Esityksessä ei näiden syiden vuoksi nimenomaisesti puututa päästömanipulaatiolaitteiden, kuten ohjelmistojen tai koodien, markkinointiin. Kuitenkin esityksessä ehdotetaan, että päästömanipulaatioiden myynti ja asentaminen ovat kiellettyä toimintaa. Liikenne- ja viestintävirasto olisi toimivaltainen viranomainen valvomaan tätä. Myynnin ja asentamisen kiellon tarkoituksena on puuttua myös päästömanipulaatiopalveluita tarjoavien yritysten markkinointiin välillisesti.

5.1.2 Ajonaikaiset kulutustiedot

Yksi valmisteluvaiheessa harkittu vaihtoehto ajonaikaisten kulutustietojen keräämisestä mahdollisesti aiheutuvien kulujen korvaamiseksi oli palvelukorvaus. Palvelukorvausta koskevaa sääntelyä ei kuitenkaan päätetty esittää, koska sen toteuttaminen olisi haastavaa ja hallinnollisesti raskasta.

Palvelukorvausta voitaisiin maksaa kappalemääräisesti jokaisesta määräaikaiskatsastuksessa kerätystä ajonaikaisesta kulutustiedosta. Tieto toimitettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle teknisen rajapinnan kautta. Jos kansalainen kieltäytyisi tietojen keräämisestä tai ajoneuvosta ei esimerkiksi teknisen vian vuoksi tietoja saisi kerättyä, palvelukorvausta ei maksettaisi. Palvelukorvauksen määrä laskettaisiin tietokantaan välitettyjen tietojen kappalemäärän perusteella joko katsastustoimipaikka- tai katsastuslupahaltijakohtaisesti.

Palvelukorvaus voitaisiin maksaa siten, että sen määrä pysyisi vakiona taikka niin, että palvelukorvauksen määrä olisi ajallisesti vuosittain laskeva. Jos palvelukorvauksen määrä pysyisi vakiona, Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan palvelukorvauksen määrä kerättyä ajonaikaista kulutustietoa kohden voisi olla 0,10 euroa. Palvelukorvaus sisältäisi henkilöstökulujen lisäksi pienen katteen ja mahdollisia katsastusjärjestelmien muutoskuluja ja laiteinvestointeja.

Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, että jos katsastusalalle aiheutuvia kuluja korvattaisiin palvelukorvauksen avulla, olisi korvaus kerätystä ajonaikaisesta kulutustiedosta todennäköisesti noin 0,1 euroa, jos katsastuksen toimenpiteet hidastuisivat noin 25 sekuntia. Jos tietojen lukeminen ja välittäminen vaatisi täysin oman suoritteen, voisi määräaikaiskatsastus hidastua ajallisesti enemmän ja sitä kautta aiheuttaa suuremmat kustannukset elinkeinoharjoittajalle. Korvaus on laskettu siten, että se sisältäisi henkilöstökulujen lisäksi pienen katteen ja mahdollisia katsastusjärjestelmien muutoskuluja ja laiteinvestointeja. Arvio perustuu komission raporttiin

eCall-järjestelmän toimivuuden testaamisesta[2], jossa arvioitiin katsastusalelle tulevia tarkastajakohtaisia kustannuksia. Koska tietojen kerääminen tapahtuisi OBD-skannerin kautta samalla tavoin kuin eCall-toiminnon tarkastaminen, vertailukohtaa voidaan pitää toimivana.

Liikenne- ja viestintäviraston arvioimien palvelukorvauksesta aiheutuvien valtiontalouden kokonaiskustannusten määrä riippuisi niiden ajoneuvojen määrästä, joista tiedot kerätään. Koska tietoja kerätään ainoastaan uusista 2021 jälkeen ensirekisteröidyistä autoista, ei vuosina 2023–2024 käytännössä kerätä kulutustietoja, sillä autot määräaikaiskatsastetaan neljän vuoden välein. Kerättävien tietojen määrä tulee kasvamaan vuosittain vuodesta 2025 vuoteen 2030.

Kulujen korvaaminen palvelukorvauksien kautta olisi hallinnollisesti hyvin raskasta ja aiheuttaisi jonkin verran lisätyötä Liikenne- ja viestintävirastossa. Koska yksittäisestä tiedonkeruusta korvattava euromääräinen summa olisi pieni, olisivat palvelukorvauksen hallinnolliset kustannukset hyvin suuret suhteessa maksettaviin korvauksiin. Lisäksi palvelukorvauksen suurus olisi vaikea määritellä siten, että se vastaisi todellisia aiheutuvia kuluja. Palvelukorvaus maksettaisiin toteutuneen tiedonkeruun perusteella, joten sillä ei olisi yhteyttä toteutuneisiin investointikuluihin.

Kustannusten korvaaminen toteutuneiden investointikustannusten perusteella olisi myös hyvin haastavaa toteuttaa. Aiheutuvia kustannuksia on vaikea arvioida ennakolta ja niitä olisi haastavaa tai jopa mahdotonta erottaa sellaisista kustannuksista, joita katsastusalalle aiheutuisi muutenkin. Esimerkiksi OBD-skannerit ovat laitteita, jotka katsastusalan tulee hankkia joka tapauksessa ja jotka joudutaan uusimaan tietyin väliajoin. Myös eCall-uudistus edellyttää skannereiden päivittämistä.

5.1.3 Seuraamusmaksun määrääminen

Esitystä valmisteltaessa selvitettiin myös mahdollisen monijäsenisen seuraamuskollegion perustamista Liikenne- ja viestintävirastoon. Kollegion tehtävänä olisi ollut määrätä laissa säädettyjä hallinnollisia seuraamusmaksuja liikenne- ja viestintäministeriön toimialalla siten kuin erikseen säädetään. Pohdittu seuraamuskollegio olisi sijainnut Liikenne- ja viestintävirastossa ja koostunut kolmesta henkilöstä. Kollegio olisi järjestetty organisatorisesti Liikenne- ja viestintäviraston norminantotoimivallasta erilliseksi.

Päätöksenteon altistaminen monijäsenisen kollegion päätettäväksi arvioitiin olevan seuraamusmaksun kohteen oikeusturvan kannalta parempi vaihtoehto. Ehdotetussa seuraamusmaksusääntelyssä kyse voi olla etenkin enimmäistasoltaan suuresta ja ankaruudeltaan suhteellisen huomattavasta sanktiosta, joten määräämistoimivalta arvioitiin aiheelliseksi osoittaa kokonaisuudessaan kollegiaaliseen päätöksentekoon. Seuraamuskollegion toiminnasta olisi määrätty tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksellä.

Tästä vaihtoehdosta kuitenkin luovuttiin oikeusministeriön lausunnossaan esittämien näkökohtien johdosta. Oikeusministeriö arvioi, että ajoneuvolain seuraamusmaksujen suuruus ja ankaruus sekä voimassa oleva seuraamusmaksujen määräämistoimivalta eivät luonnoksen perusteluiden valossa vaikuta edellyttävän kollegiaalisesta määräämistoimivallasta säätämistä perustuslakivaliokunnan aiempi lausuntokäytäntö huomioiden, mutta varsinaista perustuslaista joh-

[2] European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Gaillet, J., Sogodel, V., Fernández, E., et al., Study on the inclusion of eCall in the periodic roadworthiness testing of motor vehicles : final report, Publications Office, 2019, https://data.europa.eu/doi/10.2832/1306

tuvaa estettä organisoida toimivalta näin ei kuitenkaan vaikuta olevan, kunhan sääntely muodostaa johdonmukaisen kokonaisuuden. Koska ehdotus on kuitenkin valtiosääntöoikeudellisesti merkittävä yleisemminkin ja muillakin hallinnonaloilla seuraamussääntelyn ja -määräämistoimivallan osalta, eikä perustuslakivaliokunta ole aiemmin käsitellyt vastaavaa ehdotusta, tulisi seuraamusmaksukollegiota koskevan ehdotuksen sisältävät esitykset oikeusministeriön mukaan viedä perustuslakivaliokunnalle lausuttavaksi. Poikkihallinnollisen johdonmukaisuuden varmistaminen seuraamussääntelyn ja -maksujen osalta oikeusministeriön esittämällä tavalla ei tämän hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä ole mahdollista, joten valmistelussa on päädytty luopumaan kollegiota koskevasta ehdotuksesta.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Päästömanipulaatiot

Tanska

Tanskan lainsäädäntöön sisältyy päästömanipulaatioita koskevia säännöksiä. Tanskassa päästömanipuloinnista seuraavat sanktiot ovat selvästi ankarammat kuin voimassa olevan lainsäädännön mukaan Suomessa. Tanskan viranomaiset ovat arvioineet vuonna 2018, että lähes 25 prosenttia tiellä liikkuvista kuorma-autoista on päästömanipuloituja.

Tanskassa on käytössä vähäisen päästön alueet (low emission zone), joille on kiellettyä mennä raskailla ajoneuvoilla. Mikäli kieltoa rikkoo, voidaan rikkomuksesta määrätä sakko, jonka suuruus riippuu ajoneuvon tyypistä. Sakon suuruus voi olla kuorma-autoja ja busseja koskien noin 1 600 euroa ja pakettiautoille noin 200 euroa. Raskaisiin ajoneuvoihin on pakollista asentaa asianmukaiset filtterit, jotka poistavat vähintään 80 prosenttia pakokaasujen partikkeleista. Vaihtoehtoisesti kulkuvälineiden on täytettävä Euro 4/5-standardit.

Päästömanipuloidun auton jäädessä kiinni ajoneuvon omistavalle kuljettajalle tai kuljetusyritykselle määrätään sakko. Lisäksi viranomainen voi takavarikoida päästömanipuloidun ajoneuvon siihen asti, kunnes sakko on asianmukaisesti maksettu ja ajoneuvo ennallistettu. Sakkojen suuruus riippuu siitä, määrätäänkö sakko kuljettajalle vai kuljetusliikkeelle. Mikäli sakkoja joudutaan määräämään useampaan otteeseen, kasvaa sakkojen määrä jokaisen kerran jälkeen. Kuljettajalle määrättävä sakko on ensimmäisellä kerralla 1 010 euroa ja kuudennella kerralla 7 750 euroa. Kuljetusyritykselle määrättävä sakko on ensimmäisellä kerralla 2 020 euroa ja kuudennen rikkomuksen jälkeen 15 500 euroa. Sakkojen suuruus on vieläkin korkeampi, mikäli päästömanipulaatioiden kieltoa rikotaan edelleen. Tanskassa poliisin ehdottamat sanktiomäärät perustuvat siihen, kuinka paljon päästömanipulaation teettäjälle syntyy säästöjä partikkelisuodattimien huoltamatta jättämisestä tai poistamisesta. Sanktiot tulivat voimaan 1.1.2018 ja niillä on Tanskan poliisin mukaan ollut selkeä vaikutus päästömanipulaatioiden vähenemiseen. Vuonna 2017 Tanskassa havaittiin vielä 170 raskaan kaluston SCR-manipulaatioita, mutta vuonna 2019 enää 65. Jos ajoneuvo on ulkomainen, sanktiot on maksettava ja ajoneuvo ennallistettava ennen maasta poistumista.

Lainsäädäntömuutosten lisäksi Tanskassa on myönnetty rahoitusta päästömanipulaatioiden tunnistamiseen liittyviin tutkimuksiin ja kehitystyöhön. Kesällä 2017 Tanskan poliisille myönnettiin 1 000 000 tanskan kruunua (DKK) (noin 133 333 euroa) rahoitus etätunnistukseen liittyviin tutkimuksiin sekä kehitystyöhön. Lisäksi poliisi sai myös 6 000 000 DKK (noin 800 000 euroa) lisärahoituksen raskaan kaluston valvontaan vuosille 2019–2020 lisätutkimuksia ja jatkokehitystä varten.

Alankomaat

Alankomaiden lainsäädäntöön sisältyy säännöksiä ajoneuvojen päästömanipulaatioista ja niiden sanktioinnista. Kuten Tanskassa, myös Alankomaissa on käytössä vähäisten päästöjen alueet, joilla ajaminen raskailla ajoneuvoilla on kiellettyä. Mikäli kieltoa rikkoo, voidaan rikkomuksesta määrätä sakko.

Alankomaissa ajoneuvon ympäristönsuojelujärjestelmän kielletty muuttaminen, johon ajoneuvojen päästömanipulaatio luetaan, katsotaan ympäristörikokseksi ja siitä voi seurata enintään 20 500 euron sakko tai enintään kahden vuoden vankeustuomio. Tällä hetkellä kuorma-auton omistajille, jotka ovat manipuloineet pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmiä, voidaan määrätä 7 000 euron sakko, jonka lisäksi he ovat velvollisia poistamaan päästömanipulaation ja korjaamaan ajoneuvon, kunnes se täyttää määräaikaiskatsastuksen vaatimukset. Päästömanipulaatioon käytetty kielletty laite on poistettava ajoneuvosta määräaikaiskatsastukseen mennessä.

Sekä Tanskan että Alankomaiden lainsäädännön avulla pyritään kitkemään ajoneuvojen päästömanipulaatioita, ja teolle on säädetty molemmissa maissa tuntuvia sanktioita. Molemmissa maissa päästömanipulaatioista seuraavat sanktiot ovat huomattavasti ankarammat kuin Suomessa voimassa olevan lainsäädännön perusteella koituvat seuraamukset.

5.2.2 Liikenteen automaation edistäminen

Automaatiotestaamisen edistäminen on kansallisessa päätösvallassa oleva asia, ja valtiot ovatkin päätyneet asettamaan hyvin erilaisia vaatimuksia testaamiselle ja kokeiluille. Suoraa vertailtavuutta ja mahdollisesti hyödynnettävissä olevia esimerkkejä on siksi vaikea löytää. Yleisesti ottaen Suomen lainsäädäntö on kansainvälisessä katsannossa asettanut varsin väljät ja joustavat raamit testaamiselle ja kokeilujen tekemiselle, ja menettely on perustunut pitkälti koenumerotodistuksen hakijan ja Liikenne- ja viestintäviraston väliselle prosessille. Matalaa kynnystä viranomaiselle ja menettelyn joustavuutta on pidettävä yhtenä Suomen vahvuuksista automaation edistämisessä, ja nämä piirteet on syytä jatkossakin säilyttää. Samalla ehdotettu sääntely kuitenkin lisää prosessin läpinäkyvyyttä ja ennakoitavuutta, niin kotimaassa kuin kansainvälisten toimijoiden suuntaan.

Saksassa ja Ranskassa on vuosina 2018–2021 annettu erityistä automaattisia ajoneuvoja koskevaa sääntelyä. Molemmissa on myös testaamiseen liittyviä säännöksiä.

Saksassa annettiin vuonna 2018 laki, joka koskee automaattista ajamista, ja vuonna 2021 laki, joka koskee autonomista ajamista. Saksan jaottelussa vaikuttaa siltä, että automaattisella ajamisella tarkoitetaan tilanteita, joissa ajoneuvossa on ihminen, joka toimii ajoittain kuljettajana. Autonomisella ajamisella vaikutetaan tarkoittavan lähinnä automaattisia pienbusseja tai vastaavia automaattiseen joukkoliikenteeseen tarkoitettuja ajoneuvoja, jotka liikkuvat ilman kuljettajaa ennakkoon rajatuilla teillä.

Automaattisten ja autonomisten ajojärjestelmien testaamista koskeva sääntely sisältyy vuoden 2021 lakiin. Sen mukaan testaaminen edellyttää viranomaisen lupaa. Testattavaa ajoneuvoa saa käyttää vain kokeiluihin. Lisäksi edellytetään, että ajoneuvoa on valvottava operaation aikana. Automaattista ajoneuvoa valvoo kuljettaja, jolla on teknistä osaamista ajoneuvojen kehityksestä, ja autonomista ajoneuvoa valvoo tekninen valvoja, jonka on oltava fyysisesti läsnä.

Ranskassa kokeilusääntely käsittää vuonna 2019 annetun ns. Pacte-lain ja sitä täydentävät kolme alemman asteista säännöstä. Sääntely on melko seikkaperäistä, mutta mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen kokeilemisen yleisillä teillä. Kokeileminen edellyttää lupaa, jonka tarkoituksena on valmistaa kokeen turvallisuus. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että kuljettaja voi milloin tahansa kytkeä automaattisen ajojärjestelmän pois päältä. Mikäli kuljettajaa ei

ole, ajoneuvon ulkopuolisen kuljettajan on oltava milloin tahansa valmis ottamaan ajoneuvon hallintaansa. Jos ajoneuvo rikkoo liikennesääntöjä automaattisen ajojärjestelmän huolehtiessa ajotehtävistä, kuljettaja on vapautettu rikosoikeudellisesta vastuusta, ja luvanhaltija puolestaan on vastuussa sakkojen maksamisesta.

Alankomaissa kokeilulaki on edellyttänyt kuljettajan olemista ajoneuvossa sisällä. Niin sanottu Boev (Decision on granting exemption foe exceptional transport) mahdollistaa myös etäkuljettamisen. Testeissä on haluttu selvittää myös ihmisen (kuljettajan) käyttäytymistä teknologiatestaamisen ohella. Alankomaissa on valittu melko varovainen linja muun muassa sen johdosta, että testaamisesta on opittu, että riskien arviointi on erittäin haastavaa.

6 Lausuntopalaute

Esitys oli lausuntokierroksella 6.6. –29.7.2022. Lausuntopyyntö lähetettiin laajasti eri ajoneuvoja kuljetusalan sidosryhmille sekä viranomaisille. Lausuntoja saatiin yhteensä 44 taholta. Osa tahoista ilmoitti lisäksi, ettei heillä ollut lausuttavaa esityksestä. Lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat saatavissa esityksen valmistelua koskevilla sivuilla https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020.

Sisällöllisesti merkittävimmät lausunnoissa esitetyt huomiot liittyivät seuraaviin teemoihin:

Päästömanipulaatiot

Suurin osa lausunnonantajista suhtautui myönteisesti päästömanipulaatioiden kieltämiseen. Päästömanipulaatioiden kieltämistä ja sanktiointia pidettiin tärkeänä askeleena päästömanipulaatioiden ennalta ehkäisemiseksi. Ehdotettuja muutoksia kannatettiin laajasti.

Päästömanipulaatioihin käytettävien laitteiden myynnin, käytön ja asentamisen kieltämisen lisäksi osa lausunnonantajista olisi kannattanut päästömanipulaatiopalveluiden ja päästömanipulaatiotuotteiden markkinoinnin kieltoa (Syyttäjälaitos, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Rahtarit ry, Autotuojat ja –teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto).

Päästömanipulaatioiden määritelmästä esitettiin joitakin teknisiä huomioita. Lausunnoissa huomautettiin päästömanipulaation määritelmään liittyvistä epätäsmällisyyksistä. Sääntelyä toivottiin selkeytettävän tältä osin (Autotuojat ja –teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto, Teknisen Kaupan Liitto ry, MMAF ry, Motorbit Oy ja Erikoismoottori Airaksinen Ky). Osa lausunnonantajista piti lisäksi päästömanipulaatiosääntelyn valvontaa hankalana ja osittain päällekkäisenä nykyisen sääntelyn kanssa (Suomen Motoristit ry, MMAF ry).

Päästömanipulaatioita koskevan seuraamussääntelyn kehittämistä kannatettiin yleisesti ja pidettiin tärkeänä päästömanipulaatioiden ennalta ehkäisemiseksi. Osa lausunnonantajista esitti yksityiskohtaisia huomioita seuraamusten suuruudesta (Poliisihallitus, sisäministeriön poliisiosasto, Syyttäjälaitos, Motorbit Oy). Eri seuraamusten mahdollisesta päällekkäisyydestä esitettiin huomioita, ja sanktioita toivottiin selkeytettävän suhteessa kaksoisrangaistavuuden kieltoon (oikeusministeriö ja syyttäjälaitos). Osa lausunnonantajista lisäksi piti haasteellisena sitä, että näyttötaakka päästömanipulaation toteuttamisesta olisi ajoneuvon kuljettajalla tai omistajalla eikä viranomaisella (oikeusministeriö, MMAF ry).

Liikenne- ja viestintävirastoon perustettavaksi esitettyä seuraamuskollegiota koskeva lausuntopalaute oli valtaosin myönteistä. Kuitenkin erityisesti oikeusministeriön lausunnossa huomautettiin, että suunnitellun kollegion perustamiseen liittyy erilaisia oikeudellisia kysymyksiä, jotka

vaativat enemmän jatkovalmistelua. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunnossa kollegion perustamista ei puolestaan pidetty tarpeellisena.

Lausuntojen perusteella päästömanipulaatioita koskevaa seuraamussääntelyä muutettiin tietyiltä osin. Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa sekä siihen liittyvää seuraamusmaksua koskevaa näyttötaakkaa selkeytettiin. Päästömanipulaatioita koskevaa liikennevirhemaksusäännöstä muutettiin siten, että sen suuruus riippuisi liikevaihdon sijaan ajoneuvon massasta ja siitä, määrätäänkö liikennevirhemaksu luonnolliselle henkilölle vai oikeushenkilölle. Ajoneuvorikkomusta koskevan 194 §:n 1 momentin 13 kohdasta poistettiin kaksoisrangaistavuuden kiellon vuoksi viittaus kuluvan reagenssin käyttöön perustuvien järjestelmien muuttamisen kieltoon, sillä siinä olisi kyse päästömanipulaatiosta, jota koskeva sanktiointi sisältyisi nyt ehdotettavaan 195 §:ään. Seuraamusmaksukollegiota koskeva ehdotus poistettiin esityksestä. Kollegiota koskeva sääntely olisi edellyttänyt laajempaa jatkovalmistelua poikkihallinnollisen johdonmukaisuuden varmistamiseksi, mikä ei ollut tämän esityksen valmistelun yhteydessä mahdollista.

Muita muutoksia ehdotettaviin pykäliin ei pidetty perusteltuina. Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kielto olisi tärkeä keino päästömanipulaatioiden ennaltaehkäisemiseksi ja valvonnan tehostamiseksi.

Käyttövoimakonversiot

Yleisesti ottaen käyttövoimakonversioihin suhtauduttiin annetuissa lausunnoissa myönteisesti. Kiitosta keräsivät konversioihin liittyvät mahdolliset kokonaispäästöjen vähennykset sekä lisääntyvät liiketoimintamahdollisuudet. Toisaalta esitettiin myös näkemyksiä, joissa kyseenalaistettiin käyttövoimakonversioiden laajan sallimisen mielekkyys, sillä erilaisilla polttoaineilla voi olla hyvin erilaisia kokonaispäästövaikutuksia. Konvertoitujen ajoneuvojen turvallisuuteen liittyviä kysymyksiä nostettiin lisäksi esille, ja esitettiin, että konvertoituihin ajoneuvoihin tulisi kohdistaa erityisiä vaatimustenosoittamisvelvollisuuksia (Onnettomuustietoinstituutti). Yhdessä lausunnossa huomautettiin myös, että käyttövoimakonversioiden toteuttaminen voi aiheuttaa hankalia vastuukysymyksiä, kun ajoneuvojen ja niiden eri osien takuuseen liittyviä tekijöitä joudutaan selvittämään. Lisäksi lausunnoissa huomautettiin, että käyttövoimakonversioiden laajamittainen salliminen voi välillisesti hidastaa ajoneuvokannan keski-iän laskua, kun iäkkäitä ajoneuvoja konvertoidaan uudempien hankkimisen sijaan.

Lausuntojen perusteella täsmennettiin käyttövoimakonversioita koskevaa 7 a §:n 3 momenttia siten, että ajoneuvon lähipäästöt eivät saisi kasvaa vähäistä enempää. Muita muutoksia sääntelyyn ei pidetty tarpeellisina. Käyttövoimakonversioiden yleisistä ympäristö- ja turvallisuusvaatimuksista säädettäisiin ajoneuvolain 7 a §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset konversioiden teknisistä vaatimuksista ja niiden toteuttamisedellytyksistä. Määräyksenantovaltuuden käyttöä olisi rajattu siten, että määräysten tulisi olla tarpeellisia terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi. Tällä varmistettaisiin, että konversioilta edellytettäisiin jatkossakin turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Automaation edistäminen

Automaation edistämiseen liittyvät ehdotukset saivat yleisellä tasolla positiivista palautetta. Automaatiokokeiluihin toivottiin lisää teknologianeutraalisuutta sekä joustonvaraa tulevaisuuden innovaatioiden mahdollistamiseksi muun muassa ajoneuvolain 17 §:ään ehdotettavan nopeusrajoituksen ja joukkoliikennerajauksen osalta. Poliisin mahdollisuutta testauksen valvontaan ja toiminnan keskeyttämiseen pidettiin tärkeänä. Vahinkotilanteisiin mahdollisesti liittyviin vastuukysymyksiin kaivattiin lisää selkeyttä.

Kevyiden automaattisten tavankuljettimien määrittelyä omaksi ajoneuvoluokakseen pidettiin selkeyttävänä. Laitteille asetettaviin nimellistehoa, nopeutta sekä mittoja ja massoja koskeviin säännöksiin esitettiin eri suuntiin meneviä ehdotuksia. Yhdessä lausunnossa kiinnitettiin erityistä huomiota tieliikennelain 52 §:n 2 momentin ehdotukseen, jonka mukaan kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa käyttää jalkakäytävällä tietyin edellytyksin, ja esitettiin momentin täsmentämistä kokonaisuudessaan.

Lausuntojen perusteella täsmennettiin tieliikennelain 52 §:n 2 momenttia. Lisäksi perustelujen kohdaksi 2.3.5 lisättiin selvitystä liikennesääntöjen noudattamisesta ja vastuukysymyksistä. Myös joitakin muita täsmennyksiä tehtiin perusteluihin. Muita muutoksia ehdotettaviin pykäliin ei pidetty perusteltuina. Vaikka sääntelyn joustavuus tulevaisuuden tarpeita varten on yleisesti ottaen kannatettavaa, kohdistuvat nyt käsillä olevat säännökset vain kapeaan osaan liikenteen automaation kirjoa. Laajempi tieliikenteen automaation sääntelykokonaisuus on valmistelussa myös kansallisesti, mutta siihen liittyy suuria periaatteellisia kysymyksiä, joiden päälinjat olisi hyvä saada ensin hahmoteltua kansainvälisellä tasolla.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki ajoneuvolain muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Lain soveltamisalasäännöstä ehdotetaan selkeytettäväksi ja täydennettäväksi. Soveltamisalan rajaukset siirrettäisiin uuteen 1 a §:ään. Muutokset olisivat luonteeltaan teknisiä, eikä lain soveltamisalaa olisi tarkoitus muuttaa.

Uudessa *1 momentissa* lueteltaisiin nykyistä 1 momenttia vastaavalla tavalla kohdittain keskeisiä asioita, jotka kuuluvat lain soveltamisalaan. Luetteloa muutettaisiin vastaamaan tarkemmin lain lukujen otsikointia. Laissa säädettäisiin maalla kulkemaan tarkoitetuista ajoneuvoista, jotka eivät kulje kiskoilla. Laki koskisi osaltaan tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien teknisiä vaatimuksia, luokitusta, hyväksymistä liikenteeseen, rekisteröintiä, katsastusta, teknisiä tienvarsitarkastuksia, luvanvaraista korjaamista ja tilapäistä liikenteessä käyttämistä. Lisäksi laissa säädettäisiin muun muassa erinäisistä seuraamuksista ja toimivaltaisista viranomaisista.

Uudessa *2 momentissa* säädettäisiin voimassa olevan lain 3 momenttia vastaavasti uusien ajoneuvojen sekä ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden maahantuonnista, myytäväksi valmistamisesta, kaupan pitämisestä, myynnistä ja muusta luovuttamisesta.

1 a §. *Soveltamisalan rajaukset*. Lain soveltamisalaa selkeytettäisiin lisäämällä lakiin uusi 1 a §, jossa annettaisiin soveltamisalaa koskevia rajauksia. Lain soveltamisalaa ei olisi tarkoitus muuttaa.

Ehdotetun *1 momentin 1 kohdan* mukaan lakia ei sovellettaisi sotilasajoneuvolaissa tarkoitettuihin sotilasajoneuvoihin. Sotilasajoneuvoista, jotka rekisteröidään sotilasajoneuvorekisteriin sotilasajoneuvoja koskevan erityissääntelyn mukaisesti, säädetään niitä koskevassa omassa lainsäädännössään. Puolustusvoimien ajoneuvoihin, jotka rekisteröidään liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, sovellettaisiin ajoneuvolaissa säädettyä.

Ehdotettu 1 momentin *2 kohta* vastaisi voimassa olevaa ajoneuvolain 1 §:n 6 momentissa säädettyä.

Ehdotettu 1 momentin *3 kohta* vastaisi myös voimassa olevaa ajoneuvolain 1 §:n 6 momentissa säädettyä, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Teknisen kehityksen myötä on havaittu, että voimassa oleva sanamuoto ”jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen” avaa mahdollisuuksia varsin monenlaisiin tulkintoihin. Säännöksessä on keskeistä, että kysymys on nimenomaan jalankulkijasta, joka on lainkohdassa tarkoitettua laitetta käyttävä henkilö, eikä laitteen käyttäminen ole mahdollista ilman, että jalankulkija on joko kytköksissä laitteeseen tai sen välittömässä läheisyydessä.

Ehdotuksen *2 momentti* vastaisi voimassa olevan ajoneuvolain 1 §:n 5 momenttia, mutta sen sanamuotoa ja lakiteknistä muotoilua selkeytettäisiin. Momentissa kerrottaisiin ne ajoneuvolain kohdat, joita sovellettaisiin ajoneuvoihin, joita saa käyttää yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella. Momentissa tarkoitettuja yleiseltä liikenteeltä eristettyjä alueita, jotka suljettaisiin aidalla, puomilla, ketjulla tai vastaavalla, olisivat esimerkiksi eräät työmaat, tehdas-, satama- ja varastoalueet, suljetut kilpa-ajoradat ja rallien pikataipaleet sekä muut vastaavat alueet.

Ehdotetussa *3 momentissa* säädettäisiin soveltamisalan poikkeuksista liittyen automaattisilla ajojärjestelmillä varustettuihin ajoneuvoihin, joita käytetään liikenteessä koenumerotodistuksen perusteella. Kyse on tieliikenteen automaation etenemisestä aiheutuvista tarpeista. Automaattisilla ajojärjestelmillä varustettujen ajoneuvojen koenumerotodistuksista säädettäisiin uudessa 116 a §:ssä.

Näitä ajoneuvoja koskisi ainoastaan hyvin rajallinen määrä ajoneuvolain säännöksiä, koska ne ovat luonteeltaan sellaisia, että suurin osa tavanomaisista esimerkiksi ajoneuvon rakennetta, katsastusta tai rekisteröintiä koskevista vaatimuksista ei käytännön syistä voi koskea niitä. On kuitenkin tärkeää, että 3 §:ssä säädetty yleinen turvallisuusvaatimus koskee myös tällaisia ajoneuvoja. Yleisellä tasolla tällaiset ajoneuvot eivät muodosta vaaraa liikenneturvallisuudelle. Automaatiotestaamista koenumerokilpien avulla tehdään varsin rajallisella määrällä ajoneuvoja, ja testien turvallisuus käydään läpi viranomaisen ja koenumerotodistusta hakevan välillä. Kevyet automaattiset tavarankuljettimet ovat puolestaan sananmuotonsa mukaisesti kevyitä laitteita, jotka kulkevat alhaisilla nopeuksilla.

Myös 12 §:ssä säädetty velvollisuus varmistaa ajoneuvon liikennekelpoisuus koskisi tällaisia ajoneuvoja. Niiltä ei kuitenkaan edellytettäisi rekisteröintiä ja katsastusta, joten näiltä osin 12 §:n velvollisuudet eivät tulisi kyseeseen. Lain 13 §:n vaatimukset ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista ulotettaisiin myös koskevaan automaattisia ajoneuvoja tietyiltä perustavaa laatua olevilta osin, kuten luotettava ja toiminnaltaan varma ohjauslaite.

Ajoneuvolain 119 §:ssä edellytetään, että koenumerotodistus ja siirtolupa on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana. Säännös koskisi muutetussa muodossaan myös automaattisilla ajojärjestelmillä varustettuja ajoneuvoja. Säännöksellä varmistettaisiin viranomaisen mahdollisuus tehdä tarvittaessa tienvarsitarkastus 165–167 §:n mukaisesti ja määrätä ajoneuvo ajokieltoon 198 §:n mukaisesti.

Lisäksi automaattisilla ajojärjestelmillä varustettuja ajoneuvoja koskisivat tietyt 194 §:ssä ajoneuvorikkomuksina säädetyt rikosvastuut sekä 196 §:ssä tarkoitetut rikoslain säännökset.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin kevyitä automaattisia tavarankuljettimia koskevasta poikkeavasta säädösalasta. Kevyet automaattiset tavarankuljettimet muodostaisivat uuden ajoneuvoluokan, josta säädettäisiin uudessa 29 a §:ssä.

Myös näitä ajoneuvoja koskisi ainoastaan hyvin rajallinen määrä ajoneuvolain säännöksiä, koska ne ovat luonteeltaan sellaisia, että suurin osa tavanomaisista esimerkiksi ajoneuvon rakennetta, katsastusta tai rekisteröintiä koskevista vaatimuksista ei käytännön syistä voi koskea niitä. Keskeistä on, että 3 §:n yleinen turvallisuusvaatimus ja 12 §:ssä säädetty velvollisuus varmistaa ajoneuvon liikennekelpoisuus koskisivat kuitenkin myös tällaisia ajoneuvoja. Myös lain 13 §:n vaatimukset ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista ulotettaisiin koskemaan automaattisia ajoneuvoja tietyiltä perustavaa laatua olevilta osin, kuten luotettava ja toiminnaltaan varma ohjauslaite. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi kuitenkin mahdollisuus antaa näiltä osin tarkentavia teknisiä määräyksiä, koska tällaiset ajoneuvot voivat poiketa totutusta varsin paljon.

Tietyt rikosvastuut koskivat myös kevyitä automaattisia tavarankuljettimia. Ne voitaisiin myös määrätä ajokieltoon, jolloin viranomainen joutuisi käyttämään 198 §:n 1 momentissa mainittuja ”muunlaisia tarvittavia keinoja” kuin rekisterikilpien tai todistuksen pois ottamista. Ajokielto voisi tulla kyseeseen esimerkiksi silloin, jos kevyt automaattinen tavarankuljetin ei täyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston uuden 29 a §:n 2 momentin nojalla antamassa määräyksessä edellytettyä.

2 §. *Määritelmät.* Pykälään lisättäisiin uudet 3 a, 32 a ja 42 a kohdat. Lisäksi pykälään tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia ja muita täsmennyksiä 5, 7, 19, 23 ja 54 kohdan sanamuotoihin.

Määritelmien *3 a kohdaksi* lisättäisiin automaattisen ajojärjestelmän määritelmä. Se vastaa sanatarkasti Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen lisättyä määritelmää. Sopimuksen muutokset on hyväksytty YK:ssa, ja ne tulivat voimaan heinäkuussa 2022. Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen lisättiin samalla myös dynaamisen hallinnan määritelmä. Sillä tarkoitetaan kaikkien ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavien reaaliaikaisten operationaalisten ja taktisten toimintojen suorittamista. Näihin kuuluvat ajoneuvon sivu- ja pituussuuntaisen liikkeen hallinta, tieympäristön tarkkailu, tieliikenteen tapahtumiin reagointi sekä ohjausliikkeiden suunnittelu ja niistä ilmoittaminen muulle liikenteelle. Ajoneuvolakiin ei kuitenkaan tässä vaiheessa lisättäisi dynaamisen hallinnan määritelmää, koska sitä ei toistaiseksi käytetä lain säännöksissä.

Määritelmien *5 kohtaa* täsmennettäisiin siten, että ennakkoilmoitus koskisi ajoneuvoa joka on keskeneräinen, valmistunut tai valmis uusi.

Määritelmien *7 kohtaa* täsmennettäisiin siten, että siitä poistettaisiin virheellinen sana Suomessa.

Määritelmien *19 kohtaa* korjattaisiin kirjoitusvirhe lisäämällä sana olevaa ajoneuvossa sanan jälkeen.

Määritelmien *23 kohtaa* kytkentäkatsastuksesta selkiytettäisiin.

Määritelmien *32 a kohdaksi* lisättäisiin päästömanipuloinnin määritelmä. Päästömanipuloinnilla tarkoitetaan pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvon ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena suurempi kuin ennen muutosta. Päästömanipulaatioihin sisältyisivät myös ohjelmistomuutokset.

Määritelmien *36 a kohdaksi* lisättäisiin sotilasajoneuvorekisterin määritelmä, jolla tarkoitettaisiin puolustusministeriön valmisteleman sotilasajoneuvolakiehdotuksen 14 §:ssä tarkoitettua rekisteriä.

Määritelmien *42 a kohdaksi* lisättäisiin sähköisen vaatimustenmukaisuustodistuksen määritelmä, jolla tarkoitettaisiin puiteasetuksissa määritettyä vaatimustenmukaisuustodistusta, joka on strukturoidussa sähköisessä muodossa.

Määritelmien *54 kohtaa* täsmennettäisiin lisäämällä viittaus yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettuun lakiin (958/2013).

6 a §. *Päästömanipulaation aiheuttavien laitteiden myynti ja asentaminen.* Pykälä olisi uusi. Sääntelyn tarkoituksena on puuttua päästömanipulaatioiden avoimeen sekä ammattimaiseen myyntiin. Tavoitteena on pakokaasupäästöjen manipulointiin käytettävien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltäminen. Sääntelyllä pyritään siten vaikuttamaan ennaltaehkäisevästi päästömanipulaatioiden toteutumiseen. Uusi pykälä on tarpeen, koska nykyisen lain 6 §:n mukainen myymisen kielto koskee sellaisia järjestelmiä, osia ja komponentteja, joille on erilaisia tyyppihyväksyntävaatimuksia ja vaatimustenmukaisuuksia. Päästömanipulaatioita voidaan toteuttaa kuitenkin sellaisilla ohjelmilla ja koodeilla, joihin ei kohdistu markkinavalvontaa tai tyyppihyväksyntävaatimuksia.

Pykälän *1 momentin* mukaan talouden toimija ei saisi myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon sellaista pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmää tai moottorin ohjausjärjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Pykälän *2 momentin* mukaan talouden toimijan tulisi osoittaa, että myynnin tai asentamisen kohteena olevan 1 momentissa tarkoitetun tuotteen, laitteen tai järjestelmän asentamisesta ajoneuvoon ei seuraisi, että ajoneuvo ei enää täyttäisi vaatimuksia, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty. Liikenne- ja viestintävirasto olisi valvova viranomainen. Liikenne- ja viestintävirasto voisi suorittaa valvontaa pyytämällä talouden toimijalta selvityksiä.

Voimassa olevan lainsäädännön mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa muun muassa silloin, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon päästöihin. Jos ajoneuvoon on tehty kiellettyjä muutoksia, ei ajoneuvoa luonnollisestikaan usein esitetä muutoskatsastukseen. Ehdotuksen mukainen pykälän sääntely olisi tarpeen, koska selvitysten mukaan ajoneuvoja ei usein viedä muutoskatsastettavaksi sen jälkeen, kun niihin on toteutettu päästömanipulaatio, joka on kiellettyä ajoneuvon muuttamista. Tämä johtaa siihen, että ajoneuvoihin tehtyjä päästömanipulaatioita ei havaita. Käytännön tasolla päästömanipulaatioihin liittyviä tuotteita ja palveluita myydään ”Ei tieliikennekäyttöön” tai vaihtoehtoisesti ”Ajoneuvo muutoskatsastettava” -maininnoilla sekä myynnin että asennuksen yhteydessä. Toisaalta osa palveluita tarjoavista yrityksistä esimerkiksi markkinoi manipulaatiopalveluitaan avoimesti jättämällä samalla mainitsematta, että tuotteet eivät ole tarkoitettu tieliikenteeseen. Uudella sääntelyllä halutaan vierittää vastuuta ajoneuvojen kuljettajien, omistajien ja haltijoiden lisäksi myös päästömanipulaatioita tarjoaville yrityksille. Kielletystä myynnistä tai asentamisesta seuraisi 189 §:n 6 kohdan mukainen sanktio.

Pykälän *3 momentissa* annettaisiin tarkentavia säännöksiä siitä millä tavoin talouden toimijan on mahdollista osoittaa pykälässä tarkoitettu vaatimustenmukaisuus. Riittäväksi osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsottaisiin ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen tuotteelle myöntämä EU-tyyppihyväksyntätodistus. Lisäksi osoituksesta vaatimustenmukaisuudesta katsottaisiin ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen tai hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaava selvitys.

7 §. *Ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin pääosin nykyistä oikeustilaa vastaavasti, mutta aiempaa selkeämmin ajoneuvon pääasiallisista yleisistä teknisistä vaatimuksista. Pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan sen uutta sisältöä. Säännökset ajoneuvon muuttamista koskien siirrettäisiin uuteen 7 a §:ään. Jatkossa säännöksen soveltamisalaan kuuluvina huomioitaisiin aiempaa selkeämmin ajoneuvon osat, järjestelmät, komponentit ja erilliset tekniset yksiköt. Ajoneuvon käyttövoiman muuttamisen edellytyksistä säädettäisiin jatkossa tarkemmin 7 a §:ssä.

Pykälän *1 momentissa* annettaisiin perussäännökset siitä, minkä tasoiset tekniset vaatimukset liikenteeseen hyväksyttävän ja liikenteessä käytettävän ajoneuvon on täytettävä. Pääsääntöä, jonka mukaan ajoneuvon on täytettävä vähintään ne tekniset vaatimukset, jotka olivat Suomessa velvoittavina voimassa silloin, kun ajoneuvo otettiin ensimmäisen kerran käyttöön, ei muutettaisi. On tyypillistä, että ajoneuvotekniikan kehittyessä myös vähimmäisvaatimustaso kasvaa, mistä syystä säännöksessä täsmennettäisiin vakiintuneen lähtökohdan mukaista, jossain määrin tulkinnanvaraista säännöstä ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton jälkeen voimaan tulleiden teknisten vaatimusten soveltamisesta. Näitä vaatimuksia saisi soveltaa aina käyttöönottoajankohtana voimassa olleiden vaatimusten sijasta, jos asiasta ei toisin säädetä. Ajoneuvon saisi siten halutessaan muuttaa ajoneuvon käyttöönottoajankohtaa uudempien vaatimusten mukaiseksi joko osittain tai kokonaan.

Säännös olisi nykyisen soveltamiskäytännön mukainen ja sen tarkoituksena olisi sallia uudempien teknisten ratkaisujen käyttö myös vanhemmissa ajoneuvoissa ilman hallinnollisesti raskaita menettelyjä, esimerkiksi poikkeuslupia.

Perussäännökset toimisivat lähtökohtina esimerkiksi käytettynä maahantuodun ajoneuvon vaatimustenmukaisuutta ja ajoneuvon muuttamista koskevalle sääntelylle. Käytetyn ajoneuvon, osan, järjestelmän, komponentin ja erillisen teknisen yksikön vaatimustenmukaisuuden osalta todettaisiin aiempaa sääntelyä vastaavasti, että vaatimustenmukaisuutta arvioitaessa saa ottaa huomioon luontaisen käytöstä johtuvan kulumisen, jolla ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen eikä ympäristöominaisuuksiin. Säännökselle on tarvetta, koska ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset koskevat uusia ajoneuvoja ja vaatimusten tasossa on huomioitu se, että ominaisuudet jossain määrin heikkenevät ajoneuvon normaalin käytön aikana. Heikkeneminen tapahtuu esimerkiksi jarrujen kitkapintojen kulumisen, äänenvaimentimen vaimennusmateriaalin ominaisuuksien heikkenemisen taikka lasien ja valaisimien pintojen himmenemisen johdosta. Luontaiselle kulumiselle sallituista rajoista säädetään esimerkiksi määräaikaiskatsastusta koskevissa säännöksissä. Ajoneuvon ei edellytettäisi olevan uudenveroinen, mutta luontainen kuluminenkin sallittaisiin vain tiettyyn rajaan asti. Esimerkiksi pakoputkiston toimintakyky voi heiketä ilman erityisiä aktiivisia toimenpiteitä esimerkiksi siten, että pakoputkiston äänenvaimennusominaisuudet ja puhdistusominaisuudet heikkenevät. Tällöin tulisi voida asettaa raja-arvoja, joiden ylittyessä muuntuminen ei olisi enää hyväksyttävää. Säännöksellä myös selkeytettäisiin sitä, että esimerkiksi kolarikorjauksessa saa käyttää käytetystä ajoneuvosta peräisin olevia, vaurioituneita osia vastaavia hyväkuntoisia osia, vaikka ne eivät enää kaikilta osin olisi uutta osaa koskevien vaatimusten mukaisia.

Pykälän *2 momentti* olisi uusi. Vastavuoroisen tunnustamisen lähtökohtien mukaisesti säännöksessä annettaisiin nykytilaa vastaavat, mutta tulkinnanvaraisuuksia vähentävät ja selkeyttävät säännökset siitä, että EU- tai EY-tyyppihyväksytyn taikka EU-yksittäishyväksytyn ajoneuvon, jota ei ole hyväksynnässä edellytettyjen tarkastelukohteiden osalta muutettu, eli ajoneuvon, joka täyttää edelleen hyväksynnän edellytykset, katsottaisiin myös täyttävän 1 momentissa tarkoitetut vaatimukset.

Pykälän *3 momentti* olisi uusi. Momentissa selkeytettäisiin sitä, mitä teknisiä vaatimuksia sovelletaan ajoneuvoon, jota on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu. Ajoneuvon on tällöin täytettävä sen uuden luokituksen ja alaluokituksen mukaiset, 1 momentissa tarkoitetut tekniset vaatimukset. Säännöksellä ei muutettaisi nykyisen sääntelyn tulkintaan perustuvaa soveltamista, vaan säännöksellä tarkennettaisiin sellaisen ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden täyttymisen arvioinnin lähtökohtia, jonka luokitus tai alaluokitus on ajoneuvoon tehdyn muutoksen myötä muuttunut. Esimerkiksi mopon muuttaminen autoksi ei johtaisi siihen, että kyseisen ajoneuvon osalta olisi muutoksen jälkeen riittävää, että ajoneuvo täyttäisi mopoa koskevat tekniset vaatimukset vaan sen edellytettäisiin täyttävän autoa koskevat tekniset vaatimukset.

Pykälän *4 momentti* olisi uusi. Momentissa annettaisiin uusia säännöksiä, joissa huomioitaisiin ajoneuvojen automaation ja kuljettajaa avustavien järjestelmien lisääntymisen myötä syntynyt tarve päivittää ajoneuvon ominaisuuksia sen elinkaaren aikana. Esimerkiksi Suomea velvoittava kyberturvallisuutta koskeva E-sääntö 155 koskee autoja ja tiettyjä perävaunuja. E-sääntö on tarkoitettu koskemaan uuden yleisen turvallisuusasetuksen kautta myös pakollisena uusia ajoneuvotyyppejä 6.7.2022 alkaen ja käyttöönotettavia ajoneuvoja 7.7.2024 alkaen. Kyseinen E-sääntö edellyttää uutta, vakiintuneesta 1 momentissa tarkoitetusta lähtökohdasta poikkeavaa sääntelyä, jolla huomioitaisiin myös ajoneuvon elinkaaren aikaisetuudet vaatimukset, jotka pakottavina koskevat myös kyseistä ajoneuvoa. Jatkossa ajoneuvoa olisi päivitettävä sellaisten sen ominaisuuksia koskevien vaatimusten mukaiseksi, kuin kulloinkin edellytetään, eikä näiden osalta olisi sallittua vedota ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan vaatimusten täyttymiseen. Koska ajoneuvo, jonka järjestelmiä ei päivitetä edellä kuvatulla tavalla, voi muodostaa riskin turvallisuudelle, säädettäisiin, että ajoneuvoa, johon näitä päivityksiä ei ole tehty, ei saa käyttää liikenteessä. Säännöstä sovellettaisiin esimerkiksi siinä tapauksessa, että valmistaja ei huolehdi velvoitteistaan tai siinä tapauksessa, että ajoneuvon omistaja ei kehotuksista huolimatta toimita ajoneuvoaan päivitettäväksi.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetuista teknisistä vaatimuksista ja niitä koskevista poikkeuksista.

7 a §. *Ajoneuvon muuttaminen.* Pykälä olisi uusi. Se sisältäisi aiemmassa 7 §:ssä ollutta ajoneuvon muuttamista koskevaa sääntelyä. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon muuttamisen yleisestä pääperiaatteesta, jonka mukaisesti ajoneuvon tulisi muuttamisen jälkeenkin pääasiallisesti täyttää yleiset 7 §:ssä tarkoitetut teknisiä vaatimuksia koskevat säännökset, jolloin edellytettäisiin, että muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin.

Ajoneuvolain 4 §:ssä säädetään velvollisuudesta korjata ajoneuvoa koskeva vika tai puutteellisuus. Lähtökohtaisesti ajoneuvoa, jossa on turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin vaikuttava puutteellisuus tai vika, ei saa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin puutteellisuus ja vika on korjattu. Korjaamisella tarkoitetaankin ajoneuvon saattamista sen ennen vian tai puutteellisuuden ilmenemistä vallinnutta tilaa vastaavaan kuntoon. Muutoin kyse on ajoneuvon muuttamisesta.

Momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarvittaessa määräykset 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista. Määräyksissä olisi otettava huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus ja ajoneuvoon tehtävien muutosten käytännön toteutettavuus. Lisäksi säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa määräykset sellaisista lisävaatimuksista, joilla varmistetaan ajoneuvon turvallisuus ja haitallisten ympäristövaikutusten vähäisyys muutoksen jälkeen. Lisävaatimuksilla pyrittäi-

siin osaltaan vaikuttamaan rajoittavasti muutoksesta aiheutuvaan arvioituun liikenneturvallisuuden heikkenemiseen. Lisäksi lisävaatimukset voisivat koskea sellaisia muutoksia, joilla on vaikutusta ajoneuvon päästöihin tai turvallisuuteen, mutta joita koskevaa yleistä sääntelyä ei ole.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdan vaatimusten täyttymisen soveltamisalaa rajaavasti ajoneuvoon sen elinkaaren aikana lisättävän osan, järjestelmän, komponentin, erillisen yksikön tai ominaisuuden teknisten vaatimusten vähimmäistasosta. Lähtökohtainen vähimmäistaso ei olisi tarkasteltavissa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdan mukaisesti vaan ratkaisevaa olisi lisätyn osan, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön tai ominaisuuden sääntelyyn perustuva tarkastelu. Jälkikäteen lisätyn osan, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön tai ominaisuuden tulisi täyttää sellaiset tekniset vaatimukset, joita siihen Suomessa sovelletaan tai on sovellettu. Säännöksellä pyritään takaamaan, että ajoneuvoon ei lisätä heikkolaatuisia tai teknologisen kehityksen myötä turvallisuusominaisuuksiltaan puutteellisia uusia osia, järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksikköjä tai ominaisuuksia vedoten ajoneuvon käyttöönottoajankohdan vaatimustasoa koskevaan teknisten vaatimusten vähimmäistasoon. Lisäksi säännöksellä pyritään takaamaan, että ajoneuvoon ei lisätä sellaista osaa, järjestelmää, komponenttia, erillisitä teknistä yksikköä tai ominaisuutta, minkä lisääminen ilman riittäviä muita turvallisuutta takaavia toiminnallisuuksia, aiheuttaisi 3 §:ssä tarkoitettua vaaraa. Esimerkiksi automaattiohjaustoiminnon lisääminen edellyttäisi myös automaattisen jarrujärjestelmän lisäämistä ajoneuvoon.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon käyttövoiman muuttamisen lähtökohdista. Säännös olisi uusi, ja sen tarkoituksena olisi yhdenmukaistaa ja selkeyttää voimassa olevaa ajoneuvon käyttövoiman muuttamista koskevaa kansallista sääntelyä. Momentti korvaisi voimassa olevan lain 16 §:n 2 momentin. Voimassa olevan lain 16 §:n 2 momentissa tarkoitetut raja-arvot säilyisivät sääntelyn lähtökohtana taustalla sellaisena kuin sitä on nyt sovellettu, mutta tiettyä joustoa arviointiin lisättäisiin konversioiden laajemman sallittavuuden mahdollistamiseksi. Huomiota kiinnitettäisiin ympäristövaikutusten ohella muutosten turvallisuusvaikutuksiin ja -riskeihin. Säännöksellä tunnistettaisiin jatkossa aiempaa selkeämmin käyttövoiman muuttamisen teknisiä edellytyksiä koskevien säännösten yhteys muun muassa myönnettävää muuntotukea koskeviin esityksiin ja hallitusohjelman kirjauksiin.

Jatkossa ajoneuvon käyttövoiman muuttaminen olisi sallittua myös sellaisessa tilanteessa, jossa ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täyttäisi tai sen ei olisi osoitettu täyttävän sitä koskevia 7 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia. Tällöin edellytettäisiin kuitenkin, että muutoksen jälkeen ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus olisi kokonaisuutena arvioituna pienempi kuin ennen muutosta eivätkä ajoneuvon lähipäästöt kasvaisi vähäistä enempää. Säännös ei olisi tarkoitettu mahdollistamaan yksittäisiä yleisluonteiseksi ja yleisen oikeustajun vastaisiksi selkeästi miellettäviä poikkeamisperusteita ympäristötavoitteiden varjolla. Esimerkiksi ajoneuvon tosiasialliseen käytön määrän vähentämiseen liittyvät perusteet muutoksen jälkeen, ja tästä aiheutuva ympäristökuormituksen väheneminen eivät täyttäisi säännöksen edellytyksiä.

Myöskään tehokkaasti ei voitaisi vedota polttoaineen kulutuksen vähenemiseen lähipäästöjen kasvua kompensoivana perusteena. Lähipäästöjä ovat etenkin typen oksidit (NOx) ja hiukkaspäästöt (PM). Lähtökohtaisesti lähipäästöt saisivat kasvaa yli yleisesti sallittujen arvojen vain silloin, kun ajoneuvoon ei tehtäisi muita sen ympäristöominaisuuksiin vaikuttavia muutoksia ja lähipäästöjen kasvuun johtanut muutos olisi kestävällä tavalla perusteltavissa ympäristökuormitusta vähentävänä. Tällöinkään lähipäästöt eivät saisi kasvaa kuin vähäisissä määrin. Esimerkiksi ajoneuvon tehoon vaikuttavia muutoksia ei olisi sallittua käyttää ympäristökuormituksessa huomioitavina perusteina. Puolestaan esimerkiksi ajoneuvon muuttaminen pääosin uusiutuvista

raaka-aineista peräisin olevaa polttoainetta käyttäväksi voisi tulla kyseeseen säännöksessä tarkoitettua ympäristökuormituksen vähenemistä puoltavana seikkana, vaikka muutoksen myötä ajoneuvokohtaiset lähipäästöt kasvaisivat maltillisesti tai lähipäästöt kasvaisivat ajoneuvon kylmäkäynnistyksen yhteydessä. Lähipäästöjen ympäristövaikutusten kanssa myönteisesti korreloivan kasvun lisäksi säännöksen nojalla voitaisiin esimerkiksi tulevaisuudessa hyödyntää nykyistä tehokkaammin karjatalouden päästöjen käyttämistä biopolttoaineen valmistuksessa.

Pykälän *4 momentin* mukaan ajoneuvoon toteutettu päästömanipulaatio olisi kiellettyä ajoneuvon muuttamista. Momentilla on tarkoitus selkeyttää oikeustilaa, joka on ollut tulkinnallisesti epäselvä.

Voimassa olevasta ajoneuvolaista ei yksiselitteisesti käy ilmi, että päästömanipulaatio on kielletty eikä tällaisen toiminnan vastuutahoa ole lainsäädännössä selkeästi määritelty. Tästä syystä ajoneuvolakiin olisi syytä lisätä päästömanipulaatiota koskeva nimenomainen kielto. Päästömanipulaatiolla tarkoitettaisiin pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvon ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena suurempi kuin ennen muutosta. Päästömanipulaatiolla tarkoitetaan sellaista muutosta, joka tehdään ajoneuvoon sen käyttöönoton jälkeen ilman muutoskatsastusta tai käyttämällä muita kuin hyväksyttyjä komponentteja. Päästömanipulaatioilla on vaikutusta pääasiassa ajoneuvon lähipäästöjen määrään. Lähipäästöjä ovat etenkin typen oksidit (NOx) ja hiukkaspäästöt (PM). Päästömanipulaatioita voidaan tehdä ajoneuvon pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmiin ja moottorin ohjaukseen. Yleisimpiä manipuloitavia kohteita ovat ajoneuvojen pakokaasuja puhdistava hiukkassuodatin (DPF, GPF), kolmitoimikatalysaattori (ottomoottorilla varustettujen ajoneuvojen pakokaasujen puhdistuslaite), selektiivinen katalyyttinen pelkistämistekniikka (SCR), pakokaasun takaisinkierrätys (EGR) ja moottorinohjausyksikkö (ECU).

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus antaa tarkemmat määräykset 3 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista sekä momentissa tarkoitettujen muutosten teknisistä toteuttamisedellytyksistä. Annettavien määräysten olisi oltava tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi. Määräysvaltuus vastaisi pääosin voimassa olevan lain 16 §:n 6 momentissa säädettyä, mutta säännökseen lisättäisiin valtuus antaa tarkempia määräyksiä käyttövoiman muuttamisen edellytyksistä.

Pykälän *6 momentissa* säädettäisiin nykytilaa vastaavasti Liikenne- ja viestintävirastolle määräysvaltuuksista koskien ajoneuvon muuttamisen, korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niissä edellytettävistä selvityksistä sekä vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista rekisteröintikatsastuksessa ja muutoskatsastuksessa. Tällaisista poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saisi lisääntyä vähäistä enempää.

Pykälän *7 momentissa* säädettäisiin Puolustusvoimien pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston oikeudesta antaa tarkempia määräyksiä rekisteriin rekisteröidyn Puolustusvoimien ajoneuvon vähäisistä teknisistä poikkeuksista, jotka olisivat tarpeen Puolustusvoimien tehtävien tai ajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen johdosta. Puolustusvoimien ajoneuvolla tarkoitettaisiin Puolustusvoimien omistuksessa tai pysyvässä hallinnassa olevaa ajoneuvoa. Määräyksenantovaltuus koskisi Puolustusvoimien ajoneuvoja, jotka rekisteröidään liikenneasioiden rekisteriin. Sotilasajoneuvoista, jotka on rekisteröity sotilasajoneuvorekisteriin sotilasajoneuvoja koskevan erityissääntelyn mukaisesti, säädettäisiin sotilasajoneuvolaissa. Momentissa tarkoitetut vähäiset

tekniset poikkeukset voisivat liittyä esimerkiksi ajoneuvossa normaalisti olevan paikannustoiminnon poistamiseen tai sellaiseen panssarointiin, jonka vaikutukset ajoneuvolle myönnettyjen tyyppihyväksyntöjen kattavuuteen ovat niin vähäisiä, että niillä ei ole merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Vähäiset poikkeukset voisivat liittyä myös ajoneuvon ajopiirturiin tehtäviin vähäisiin teknisiin poikkeuksiin. Poikkeuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saisi lisääntyä vähäistä enempää.

13 §. *Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet.* Pykälän *2 momentin 2 ja 10 kohtiin* lisättäisiin kevyt automaattinen tavarankuljetin. Pykälän *5 momenttia* muutettaisiin lisäämällä momenttiin viittaus ajoneuvon teknisiä vaatimuksia koskevan 7 §:n 1–5 momenttiin, joissa säädetyn mukaiset yleiset vaatimukset ajoneuvon lähtökohtaisesti tulee täyttää.

14 §. *Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista.* Pykälän *2 momentin 1 kohtaa* muutettaisiin niin, että termi sotilasajoneuvo poistettaisiin ja momenttiin lisättäisiin maininta Puolustusvoimien ajoneuvosta. Sotilasajoneuvoista säädettäisiin jatkossa sotilasajoneuvolaissa, mistä syystä kohdan viittaus sotilasajoneuvoon olisi jatkossa tarpeeton. Jotkut Puolustusvoimien ajoneuvot ovat ajoneuvolain mukaisia ja ne on rekisteröity liikenneasioiden rekisteriin. Taustalla voi olla tarve esimerkiksi ajoneuvon tunnistettavuuden suojaamiseen. Näiden ajoneuvojen käyttö Puolustusvoimien tehtävien suorittamiseen saattaa edellyttää nopeudenrajoittimen poistoa.

Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin teknisiä muutoksia.

16 §. *Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittaminen*. Pykälän *2 momentti* kumottaisiin.

17 §. *Lupa poiketa energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista sekä ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista*. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi 3 kohta. Samalla nykyinen 3 kohta siirtyisi 4 kohdaksi. Momentin 1 ja 2 kohta säilyisivät ennallaan.

Ehdotettu uusi *3 kohta* liittyy tieliikenteen automaation etenemiseen. Sen keihäänkärkenä ovat tällä hetkellä automaattiset niin sanotut pienlinja-autot, jotka ovat etähallittuja ja liikkuvat ennalta määrätyillä reiteillä tai alueilla. Kyseiset ajoneuvot sopivat huonosti voimassa olevaan ajoneuvoluokitukseen, koska niissä on seisomapaikkoja, mutta ne ovat kuitenkin huomattavasti pienempiä kuin tavalliset linja-autot. Ehdotuksen vaikutukset olisivat rajallisia, koska kyse on poikkeusluvasta, joka kohdistuu yhteen tai muutamaan yksilöivissä olevaan ajoneuvoon. Sen avulla edistettäisiin automaatiokokeiluja ja –testaamista sekä vähittäistä siirtymistä kohti palveluntuotantoa.

On todennäköistä, että EU:sta tulee lähivuosina sääntelyä, joka mahdollistaa automaattisten pienlinja-autojen tyyppihyväksynnän. Tällöin nyt ehdotettu muutos saattaa tulla tarpeettomaksi. Säännöksen nojalla myönnetyt poikkeusluvat olisivat siksi määräaikaisia, enintään neljä vuotta. Lisäksi ajoneuvojen huippunopeus olisi rajattu enintään 30 kilometriin tunnissa. Tämä johtuu siitä, että automaattisia pienlinja-autoja käytetään usein alueilla, joilla on vilkas liikenne ja runsaasti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, joiden turvallisuus halutaan varmistaa.

18 §. *Käytettynä maahantuodun ajoneuvon vaatimukset.* Pykälän *1 momentin* lakiviittaus päivitettäisiin niin, että uudessa momentissa viitattaisiin uuteen 7 a §:ään sekä 7 § :n 1 momentissa ja 7 a §:n 1 momentissa säädettyihin vaatimuksiin. Pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin, että myöskään EU-yksittäishyväksyttyä ajoneuvoa ei tarvitse esittää Suomessa yksittäishyväksyntään.

29 a §. *Kevyt automaattinen tavarankuljetin.* Lakiin lisättäisiin uusi ajoneuvoluokka, kevyt automaattinen tavarankuljetin. Kyseessä on automaattisella ajojärjestelmällä varustettu kevyt sähköajoneuvo. Automaattinen ajojärjestelmä hoitaa ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä. Yleensä ajoneuvoon kohdistuu jonkinlaista etähallintaa, joka voi esimerkiksi avustaa tilanteissa, joiden tunnistaminen on ajojärjestelmälle haasteellista. Kevyet automaattiset tavarankuljettimet liikkuvat hitaasti, ja niiden moottoreiden tehoa rajoitettaisiin.

Pykälän mukainen ajoneuvo vastaisi pykälän *1 momentin* mukaan muutoin rakenteeltaan ajoneuvolain 29 §:ssä tarkoitettua kevyttä sähköajoneuvoa, mutta sen suurin rakenteellinen nopeus olisi 15 kilometriä tunnissa. Nopeusraja mahdollistaa sen, että jatkossa käyttöön voi tulla myös sellaisia kevyitä tavarankuljettimia, joita käytetään kevyen liikenteen väylillä. Toistaiseksi keväällä 2022 käyttöön tulleet laitteet ovat sellaisia, että ne liikkuvat kävelynopeutta. Jatkossakin näin hitaasti liikkuvien tavarankuljettimien käyttö jalkakäytävillä sallittaisiin tieliikennelain 52 §:n 2 momenttiin tehtävällä muutoksella. On huomattava, että jatkossakin erilaisten tavarankuljettimien nopeuksia voidaan tarvittaessa rajoittaa muualla lainsäädännössä.

Kyseessä on kehittyvä teknologia, ja ajoneuvot ovat luonteeltaan sellaisia, että suurin osa tavanomaisista esimerkiksi ajoneuvon rakennetta, katsastusta tai rekisteröintiä koskevista vaatimuksista ei käytännön syistä voi koskea niitä. Pykälässä kuitenkin todettaisiin, että 13 §:n 2 momentin 1–5 ja 10 kohtien vaatimukset on kuitenkin täytettävä. Nämä ovat: 1) luotettava ja toiminnaltaan varma ohjauslaite, 2) käyttöjarru, 3) renkaat ja vanteet tai telat ja jalakset, jotka vastaavat niille kohdistuvaa kuormitusta, 4) paloturvallinen polttoaine- ja sähköjärjestelmä, 5) tarpeelliset valaisimet, heijastimet ja heijastavat tunnuskilvet sekä 10) äänimerkinantolaite. Lisäksi todettaisiin, että ajoneuvon on oltava mitoiltaan ja massoiltaan sellainen, ettei siitä aiheudu haittaa tai vaaraa muille tienkäyttäjille. Laissa ei rajoitettaisi mittoja ja massoja tarkemmin, koska jatkossa käyttöön voi tulla erilaisia ja eri tarkoituksiin käytettäviä kevyitä automaattisia tavarankuljettimia.

Pykälän *2 momentissa* annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus määräyksellä kohdistaa vaatimuksia eräisiin kevyiden tavarankuljettimien teknisiin ominaisuuksiin. Määräystaso mahdollistaa joustavuuden tilanteessa, jossa automaatiokehitykseen liittyy paljon epävarmuuksia. Määräysten avulla voidaan reagoida nopeasti muun muassa liiketurvallisuuden varmistamisen vaatimalla tavalla.

Ehdotettu muotoilu sisältää joustoa tulevaisuuden varalta, sillä automaattisia tavankuljettimia saattaa jatkossa olla varsin erilaisia ja erilaisiin käyttötarkoitukseen. Tällöin niihin kohdistuvat tekniset vaatimukset voivat olla erilaisia. Esimerkiksi pienempien laitteiden käyttöjarruksi voidaan hyväksyä myös riittävän hidastuvuuden varmistava sähkömoottori, kuten kevyen sähköajoneuvon osalta.

30 §. *Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo.* Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin siten, että pelastusauto olisi myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on hyvinvointialueen pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin.

32 §. *Hälytysajoneuvo.* Pykälää muutettaisiin niin, että siitä poistettaisiin viittaus Puolustusvoimien pelastusautoon, Puolustusvoimien sairasautoon ja sotilaspoliisiajoneuvoon. Kyseisistä ajoneuvoista säädettäisiin jatkossa sotilasajoneuvolaissa, mistä syystä pykälässä ei olisi enää tarpeen säätää niistä. Pykälään lisättäisiin maininta Puolustusvoimien hälytysajoneuvosta.

66 §. *Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa.* Pykälän *4 momenttiin* tehtäisiin tekninen korjaus lisäämällä säännökset myös EY-tyyppihyväksyntää koskevasta arviointivelvollisuudesta. Pykälän *7 momenttiin* tehtäisiin kielellinen tarkistus. Pykälän *8 momenttiin* tehtäisiin tekninen korjaus huomioimalla määräysvaltuuden alassa myös EY-tyyppihyväksytyt ajoneuvot. Esimerkiksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus koskee lähtökohtaisesti uusia asetuksen alaan kuuluvia ajoneuvoja. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 89 artiklan mukaisesti asetuksella ei kuitenkaan mitätöidä muun muassa kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntää tietyin edellytyksin. Näin ollen myös asetuksen alaan kuuluvien ajoneuvoluokkien osalta EY-tyyppihyväksyntöihin kohdentuu tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaa, jota säännellään ensisijaisesti hyväksyntää koskevien säännösten nojalla.

78 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäminen.* Pykälän *1 momenttia* selkeytettäisiin täsmentämällä yksittäishyväksynnän koskevan uutta ajoneuvoa myös tilanteessa, jossa tyyppihyväksytty M-, N- tai O-luokan ajoneuvo esitetään yksittäishyväksyttäväksi.

Pykälän *2 ja 3 momentti* säilyisivät sisällöllisesti ennallaan, mutta 3 momentin lakiviittauksesta poistettaisiin säädösnumero, koska se mainittaisiin jo 2 §:ssä.

80 a §. *Valmistajan vastuu yksittäishyväksynnässä.* Uudessa pykälässä säädettäisiin valmistajan vastuusta 2 §:n 54 kohdassa tarkoitetussa yksittäishyväksynnässä. Ajoneuvolaissa määritelty termi yksittäishyväksyntä vastaa sisällöllisesti lain 2 §:n 3 kohdassa määritellyssä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa käytettyä termiä ajoneuvon kansallinen yksittäishyväksyntä, joka on mainitun asetuksen 3 artiklan 6 kohdassa määritelty ajoneuvon yksittäishyväksynnäksi. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ei säädetä kattavasti valmistajan vastuusta ajoneuvon kansallisessa yksittäishyväksynnässä, joten ajoneuvolakiin otettaisiin säännökset valmistajan vastuusta yksittäishyväksynnässä. Valmistajalla tarkoitetaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 3 artiklan 40 kohdassa tarkoitettua valmistajaa. Tarve kansalliselle sääntelylle liittyy erityisesti sen täsmentämiseen, miten vastuu jakautuu valmistajien välillä yksittäishyväksynnässä. Säännöksissä sovellettaisiin valmistajan vastuuseen yksittäishyväksynnässä pääosin, mitä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädetään valmistajan vastuusta EU-yksittäishyväksynnässä, joka sekin on mainitun asetuksen 2 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu ajoneuvon yksittäishyväksyntä.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin perussäännöksistä valmistajan vastuusta yksittäishyväksynnässä. Vaikka yksittäishyväksyntää voi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 45 artiklan 2 kohdassa säädetyn mukaisesti hakea muukin taho kuin ajoneuvon valmistaja, vastuu ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta olisi silti lähtökohtaisesti ajoneuvon valmistajalla. Momenttiin otettaisiin säännökset siitä, että yksittäishyväksynnässä kukin valmistaja vastaisi ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta niiden järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden osalta, jotka on lisätty tai joita on muutettu ajoneuvon edellisen valmistusvaiheen hyväksymisen jälkeen. Muuttamista tulkittaisiin tässä yhteydessä laajasti siten, että esimerkiksi ohjelmistomuutoksia pidettäisiin muuttamisena samoin kuin ajoneuvon vaatimustenmukaisuuteen liittyviä epäsuoria vaikutuksia. Esimerkiksi valaisimien paikkoja joudutaan usein muuttamaan päällirakenteen lisäämisen jälkeen, koska sijaintia koskevissa vaatimuksissa viitataan ajoneuvon äärimittoihin, jotka voivat päällirakentamisen yhteydessä muuttua.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin tarkentavasti yksittäishyväksyntää koskevaan hakemukseen liitettävästä todistuksesta tilanteessa, jossa yksittäishyväksyntää hakee muu kuin valmistaja. Momentin mukaisesti muun kuin valmistajan hakiessa yksittäishyväksyntää tulisi hakemukseen liittää valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus, josta ilmenee ajoneuvon valmistaja sekä selvitys valmistusvaiheesta. Säännöksellä pyrittäisiin tukemaan ajoneuvon valmistajan

vastuiden kohdentumista oikeasuhtaisesti ja lisäämään valmistajan tietoisuutta siihen kohdistuvasta vastuusta esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvoon kohdistuisi markkinavalvonnan jälkikäteisiä toimenpiteitä.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä todistuksen sisällöstä. Määräysvaltuutta voitaisiin soveltaa, jos ilmenisi epäselvyyttä esimerkiksi siitä, mikä taho todistuksen saa antaa tai siitä, miten voidaan varmistua, että todistus kattaa kyseisen valmistusvaiheen.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin valmistajan vastuusta hyväksynnässä. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa on aiempaan sääntelyyn verrattuna tarkennettu valmistajan vastuuta ajoneuvon hyväksyntään ja myös käytönaikaiseen vaatimustenmukaisuuteen liittyen. Momentissa edellytettäisiin, että kukin valmistaja vastaa siitä, että ajoneuvo on kyseisen valmistusvaiheen osalta valmistettu edellisten valmistusvaiheiden valmistajien ohjeiden mukaisesti. Tilanteessa jossa edellisten vaiheiden valmistajien ohjeita ei ole olemassa tai kohtuudella saatavilla, seuraavan vaiheen valmistaja vastaisi lisäksi edellisten valmistusvaiheiden osalta sellaisten järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden vaatimustenmukaisuudesta, joiden vaatimustenmukaisuuteen kyseisen valmistajan toimenpiteillä on vaikutusta. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, kun muutetaan valmiina ajoneuvona hyväksyttyä ajoneuvoa ennen ensirekisteröintiä ja ajoneuvon alkuperäinen valmistaja ei ole tarkoittanut tai ottanut huomioon, että tällaista muutosta tehdään. Tällöin ajoneuvoa muuttavan valmistajan on otettava vastuulleen ajoneuvon turvallisuus ja vaatimustenmukaisuus kaikilta niiltä osin, joihin muutoksilla voi olettaa olevan vaikutusta.

82 §. *Yksittäishyväksyntätodistus.* Pykälän *2 momentin* sanamuotoa täsmennettäisiin siten, että yksittäishyväksyntätodistuksen voimassaolon jatkamisen edellytyksiin lisättäisiin uuden yksittäishyväksynnän myöntäminen alkuperäistä yksittäishyväksyntänumeroa kuitenkaan muuttamatta. Voimassa olevan 82 §:n 2 momentin mukaan yksittäishyväksyntätodistus on lähtökohtaisesti voimassa kolme kuukautta, mutta todistuksen voimassaolo voi kuitenkin päättyä myös aiemmin, jos ensimmäistä kertaa käyttöönotettava ajoneuvo ei enää täytä käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia. Todistuksen kolmen kuukauden voimassaoloajan säätämisen perusteena on ollut se, että vaikka edellä mainitun mukaisesti voimassaolo voi, käytännössä teknisten vaatimusten muuttumisen vuoksi, päättyä myös enimmäisaikaa aiemmin, ei ajoneuvon rekisteröintiä tehtäessä ole tosiasiallisesti enää mahdollista tarkastaa yksittäishyväksynnän myöntämisen jälkeen mahdollisesti tapahtuneita teknisten vaatimusten muutoksia. Todistuksen voimassaoloajan rajoittamisen kolmeen kuukauteen on kuitenkin katsottu riittävällä varmuudella takaavan sen, että ajoneuvo vielä rekisteröitäessä täyttää sitä koskevat tekniset vaatimukset. Voimassa olevan 2 momentin mukaan todistuksen voimassaoloa voidaan kuitenkin myös jatkaa, vaikka ajoneuvoa ei kolmen kuukauden kuluessa todistuksen antamisesta ole rekisteröity, jos ajoneuvo yksittäishyväksyntätodistuksen voimassaolon päättymisestä huolimatta edelleen täyttää sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tekniset vaatimukset. Koska voimassa olevan 2 momentin mukaisesti yksittäishyväksyntätodistuksen voimassaolo on aiemmin mainitun mukaisesti teknisten vaatimusten muuttumisen varalta rajoitettu enintään kolmeen kuukauteen, edellyttää momentissa tarkoitettu todistuksen voimassaolon jatkaminen käytännössä uuden yksittäishyväksynnän myöntämistä ja vaatimustenmukaisuuden tarkastelua uudelleen. Tämä huomioitaisiin aiempaa selkeämmin säännöksen sanamuodoissa. Koska yksittäishyväksyntänumero on osaltaan ajoneuvoa yksilöivä tieto, jonka muuttuminen ajoneuvon elinkaaren aikana saattaisi aiheuttaa sekaannuksia tai muuta vaikeutta ajoneuvon yksilöimisessä myöhemmin, momenttiin lisättäisiin säännökset siitä, että ajoneuvon yksittäishyväksyntänumero säilyisi alkuperäisen yksittäishyväksyntätodistuksen mukaisena.

91 §. *Ennakkoilmoitus.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ajoneuvolain 91 §:ää. Pykälän 1 momentissa annettaisiin ajoneuvon ennakkoilmoitusta koskevat perussäännökset. Momenttiin lisättäisiin säännökset vaatimustenmukaisuustodistuksen antamisesta sähköisessä muodossa, joka olisi uusi vaihtoehtoinen tapa toimittaa ajoneuvon tekniset tiedot vaatimustenmukaisuustodistusta hyödyntäen ennakkoilmoitusta varten.

Ajoneuvon ennakkoilmoittaminen ei itsessään olisi velvoittavaa ajoneuvon rekisteröimiseksi, mutta ennakkoilmoittamista hyödynnettäessä olisi ajoneuvosta ilmoitettava ajoneuvon tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle ennen ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottoa Suomessa ja siten myös ennen ensirekisteröintiä. Ensimmäisen käyttöönoton ajankohdalla tarkoitettaisiin ajoneuvolain 2 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaisesti päivää, jolloin ajoneuvo on ensimmäisen kerran rekisteröity tai jolloin ajoneuvo on tosiasiallisesti otettu käyttöön. Ennakkoilmoitus voitaisiin tehdä vain tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka tekniset ja hyväksyntätiedot on jo tallennettu rekisteriin. Ennakkoilmoitus voitaisiin tehdä myös keskeneräisestä ajoneuvosta. Lisäksi ennakkoilmoituksen voisi tehdä tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka vaatimustenmukaisuustodistus on annettu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettuna strukturoituna tietona sähköisessä muodossa. Vaatimustenmukaisuustodistuksen toimittaminen sähköisessä muodossa ei vaikuttaisi ennakkoilmoittamismenettelyn muihin yleisiin edellytyksiin, vaan jatkossakin ennakkoilmoituksen tekijän tulisi täyttää 92 §:ssä säädetyt edellytykset. Vastaavasti jatkossakin edellytettäisiin lisäksi sopimusta Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Pykälään lisättäisiin uusi *2 momentti*, johon siirrettäisiin 1 momentista säännökset ennakkoilmoittamisessa ilmoitettavista tiedoista. Momentti vastaisi sisällöltään voimassa olevan lain säännöstä. Momenttiin tehtäisiin kuitenkin kielellisiä tarkistuksia muuttamalla aineellinen säännös määräävään muotoon vastaamaan aiempaa tarkemmin ennakkoilmoituksen määritelmää.

92 §. *Ennakkoilmoituksen tekijä.* Pykälän *1 momentista* poistettaisiin säännökset siitä, että ennakkoilmoituksen voisi tehdä valmistajan tai valmistajan edustajan lisäksi ajoneuvon maahantuoja. Maahantuojalla tarkoitetaan esimerkiksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen kontekstissa unioniin sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka saattaa markkinoille kolmannessa maassa valmistetun ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen. EU-lainsäädännöllä annettu määritelmä ei vastaa yleiskielellistä maahantuojan määritelmää, joten säännöstä päivitettäisiin vastaamaan nykytilaa poistamalla vanhentunutta sääntelyä. Maahantuojalla ei yleisesti myöskään käytännössä ole hallussaan sellaista valmistajan hallussa olevaa tietoa, jolla ennakkoilmoituksen tekemistä voitaisiin edistää, joten käytännössä maahantuojalla ei tosiasiassa ole ollut mahdollisuutta tehdä ennakkoilmoitusta.

Pykälän *2 momentista* poistettaisiin tarpeettomana säännökset Tullin rekisteröidystä luottoasiakkaasta. Tullin rekisteröityä luottoasiakasta ei ole tunnistettu lainsäädännössä, eikä säännöksellä näin ollen ole ollut soveltamisalaa. Säännöstä ei myöskään ole voitu käytännössä soveltaa, koska rekisteröintiviranomaisella ei ole ollut käytössään tietoa mahdollisesta luottoasiakkuudesta.

Pykälän *3 momenttia* päivitettäisiin poistamalla säännökset siitä, että ajoneuvon valmistaja velvoitettaisiin antamaan momentissa tarkoitetut tiedot ennakkoilmoituksen tekijälle tämän pyynnöstä. Käytännössä ennakkoilmoituksen tekijä ei ole voinut vedota säännökseen tehokkaasti. Säännös ei vastaa nykytilaa taikka ole suoraan sovellettavissa, koska osaltaan katsotaan olevan yksinomaan ajoneuvon valmistajan harkinnassa päättää, mille tahoille se katsoo olevan hyväksyttävää luovuttaa muun muassa liikesalaisuuden alaisia tietoja tuotteestaan. Tähän lähtökohtaan ei katsota olevan tarkoituksenmukaista puuttua kansallisella säännöksellä viranomaispro-

sessiin liittyvin perustein. Selkeyden vuoksi säännökseen kuitenkin lisättäisiin ajoneuvon valmistaja sellaisena tahona, jolla olisi jatkossakin ensisijaisesti tieto momentissa tarkoitetuista ajoneuvon teknisistä tiedoista.

93 §. *Ennakkoilmoitustodistus.* Pykälän *1 momenttia* päivitettäisiin sanamuodoiltaan vastaamaan nykytilaa. Käytännössä ennakkoilmoittajalla on ilman tapahtumakohtaista viranomaisvaltuutusta oikeus ja mahdollisuus saada ja tulostaa Liikenne- ja viestintäviraston sähköisestä palvelusta sellainen pykälässä tarkoitettu ennakkoilmoitustodistus, johon ennakkoilmoituksen tekijällä on oikeus.

Pykälä muutettaisiin vastaamaan käytäntöä siten, että jatkossa olisi riittävää, että Liikenne- ja viestintävirasto asettaa ennakkoilmoituksesta muodostuvan ennakkoilmoitustodistuksen ennakkoilmoituksen tekijän saataville. Ennakkoilmoitustodistuksen saisi jatkossakin lisäksi tarvittaessa pyynnöstä.

96 §. *Rekisteröintitodistus.* Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin poistamalla säännökset rekisteröintitodistuksen I osan antamisesta rekisteri-ilmoituksen yhteydessä sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Jatkossa menettelyt olisivat yhteneväisiä kaikille ajoneuvoluokille ja rekisteröintitodistuksen I osa annettaisiin aina määräaikaiskatsastuksen yhteydessä. Lisäksi ajantasaisen rekisteröintitodistuksen I osan saisi aina pyynnöstä. Momenttia selkeytettäisiin myös lisäämällä aineelliset säännökset siitä, että rekisteröintitodistuksen I osa annettaisiin maksutta 12 §:n 1 momentissa tarkoitetulle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle hänen pyynnöstään. Nykytilaa vastaavasti ajoneuvon omistaja tai haltija voisi tehdä pyynnön rekisteröintitodistuksen I osan tulostamisesta joko Liikenne- ja viestintäviraston sähköisessä palvelussa netissä tai henkilöasioinnin yhteydessä Liikenne- ja viestintäviraston sopimusrekisteröijänä toimivan katsastustoimipaikan asiointipisteessä. Pyynnön ajankohta ei olisi sidottu tiettyyn ilmoitus- tai katsastustapahtumaan.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin rekisteröintitodistuksen II osan antamisesta 12 §:n 1 momentissa tarkoitetulle ajoneuvon omistajalle hänen pyynnöstään. Rekisteröintitodistuksen II osaa ei luovutettaisi ajoneuvon haltijalle. Momenttia muutettaisiin poistamalla säännös siitä, että rekisteröintitodistuksen II osa annettaisiin ajoneuvon omistajalle pyynnöstä vain rekisteri-ilmoituksen yhteydessä. Nykytilaa vastaavasti ajoneuvon omistajalla olisi muulloinkin oikeus saada rekisteröintitodistuksen II osa pyynnöstä. Pyynnön ajankohta ei olisi sidottu tiettyyn ilmoitus- tai katsastustapahtumaan. Ajoneuvon omistaja voisi tehdä pyynnön rekisteröintitodistuksen II osan tulostamisesta joko Liikenne- ja viestintäviraston sähköisten palvelukanavien välityksellä tai henkilöasioinnin yhteydessä Liikenne- ja viestintäviraston sopimusrekisteröijänä toimivan katsastustoimipaikan asiointipisteessä.

112 §. *Liikennekäytöstä poisto.* Pykälän *3 momenttiin* lisättäisiin maininta sotilasajoneuvorekisteriin rekisteröidystä ajoneuvosta. Lisäksi momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että pykälän 2 momentista poiketen momentissa tarkoitetut ajoneuvot eivät ole käyttökiellossa. Ajoneuvojen käyttökiellolle ei näissä tapauksissa ole liikennekäytöstä poistosta aiheutuvaa syytä, koska ajoneuvoa, joka on rekisteröity sotilasajoneuvorekisteriin, ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan, saa käyttää Suomessa tällaisen rekisteröinnin perusteella. Myöskään ajoneuvolle, jota ei enää käytetä liikenteessä Suomessa, ei ole tarpeellista säätää vain Suomessa voimassaolevaa käyttökieltoa.

116 §. *Koenumerotodistus ja koenumerokilvet.* Pykälän *1 momenttia* selkeytettäisiin siten, että siitä käy nimenomaisesti ilmi, että koenumerotodistus myönnetään hakemuksesta.

116 a §. *Automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistus.* Lakiin lisättäisiin uusi 116 a §, joka tarkentaisi koenumerotodistusmenettelyä automaattisella ajojärjestelmällä varustetuille ajoneuvoille. Liikenne- ja viestintävirastossa on viime vuosien aikana kehitetty automaatiotestaamiseen liittyviä menettelyjä, ja uudessa pykälässä säädettäviä tietoja on jo pyydetty käytännössä menettelyn yhteydessä. Säännöksellä lisättäisiin läpinäkyvyyttä ja oikeusvarmuutta toimijoiden kannalta, ja samalla varmistetaan, että Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus pykälässä säädettyjen tietojen saamiseen.

Koenumerotodistusta haettaessa tarvitaan perustiedot hakijasta, eli hakijan nimi, yhteystiedot, vastuuhenkilöiden nimet ja heidän yhteystietonsa. Hakijan omien yhteystietojen lisäksi hakijan tulisi ilmoittaa niiden kaikkien tahojen yhteystiedot, jotka liittyvät testaamisen suorittamiseen. Tällaisia yhteistyökumppaneita voisivat olla hakijan yhteistyökumppaneina toimivat operaattorit, jos hakija ei itse suorita varsinaisia käytännön testejä.

Tiedoilla kokeilussa käytettävistä ajoneuvoista tarkoitetaan erityisesti tietoja ajoneuvoluokasta, ajoneuvon nopeudesta, mitoista ja massoista, jarruista ja ohjauksesta. Hakijan tulisi kertoa millainen jarru- ja ohjausjärjestelmä autossa on, jos se poikkeaa normaalista. Hakijan tulisi myös selvittää mitä automaatiojärjestelmiä ajoneuvossa on käytössä. Lisäksi tarvitaan tietoja ajoneuvossa käytettävistä automaatiojärjestelmistä. Testiajoneuvot voivat olla tyyppihyväksyttyjä rekisteröityjä ajoneuvoja, joihin on kuitenkin lisätty automaattiajamiseen liittyvää uutta tekniikka, komponentteja tai järjestelmiä, joiden käyttöä ei ole hyväksytty. Tällöin hakijan tulisi kuvata mahdollisimman tarkasti, miten testiajoneuvo eroaa tyyppihyväksytystä ja rekisteröidystä ajoneuvosta. Tietoja tarvitaan myös automaatiojärjestelmien toiminnan mahdollisista rajoituksista muun muassa olosuhteiden, nopeuden, muun liikenteen ja näkyvyyden osalta.

Tiedoilla kuljettajista tarkoitetaan ensinnäkin perustietoja siitä, onko ajoneuvo tarkoitettu toimimaan ilman ihmiskuljettajaa joko kokonaan tai osittain. Lisäksi tarvitaan tiedot kokeilunaikaisista järjestelyistä, kuten mahdollisten turvakuljettajan läsnäolosta sekä turvakuljettajan toiminnasta kokeilussa. Hakemuksesta tulisi käydä ilmi, mitkä ovat turvakuljettajan tehtävät ja vastuu esimerkiksi häiriö- ja vaaratilanteessa, miten ajoneuvon hallinnan haltuunotto tapahtuu automaattiselta järjestelmältä sekä miten turvallisuus varmistetaan, jos turvakuljettaja ei jostain syystä kykene ottamaan ajoneuvoa hallintaansa. Jos ajoneuvolla ei ole turvakuljettajaa, tarvitaan tietoja turvallisuuden varmistamiseksi tehtävistä järjestelyistä. Käyttäjällä viitataan tilanteeseen, jossa testataan ajoneuvoa, joka on tarkoitettu etähallittavaksi tai –operoitavaksi. Käyttäjällä tarkoitetaan esimerkiksi etähallintaa tai –operointia suorittavaa henkilöä. Testiajoneuvon kuljettajalta vaadittaisiin testeissä käytettävän ajoneuvon ajoneuvoluokkaa vastaava ajo-oikeus. Lisäksi edellytettäisiin, että testiajoneuvon kuljettaja on saanut riittävän perehdytyksen ja koulutuksen kyseisen automaattisen ajoneuvojärjestelmän toimintaan.

Tietoihin kokeilun toteuttamisalueesta on syytä sisällyttää kartat alueesta ja käytettävistä reiteistä. Lisäksi tarvitaan tietoja muun muassa mahdollisista teiden ylityksistä ja odotettavissa olevista haasteellisista tilanteista, kuten vilkkaasti liikennöidyistä teistä, monisuuntaisista risteyksistä ja kohdattavasta kevyestä liikenteestä. Selvitystä tarvitaan myös käytettävistä väylistä, etenkin jos on kyse muiden tien osien kuin ajoradan käyttämisestä. Jos infrastruktuuriin tehdään muutoksia tai haetaan esimerkiksi poikkeuksia liikenteenohjauslaitteista, on niistä kerrottava. Hakijan on yleensä syytä keskustella etukäteen suunnitelmistaan koealueen kunnan virkamiesten ja poliisin kanssa. Käydyistä keskusteluista on syytä tehdä selkoa myös hakemuksen yhteydessä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tutkimussuunnitelmaa koskevilla tiedoilla tarkoitetaan erityisesti tutkimuksen yleiskuvausta ja tutkimusasetelmaa sekä tietoja siitä, mihin kysymyksiin tutkimuksella halutaan saada vastauksia. Näitä voivat olla muun muassa tekniset kysymykset, kuljettajaan liittyvät kysymykset tai

liiketoimintamalleihin liittyvät kysymykset. Lisäksi on syytä tehdä selkoa mahdollisista liittymäkohdista muihin tutkimuksiin.

Turvallisuuden varmistamiseen liittyvät tiedot ovat varsin keskeisiä. Hakemuksessa on tehtävä selkoa erityisesti siitä, mitä riskejä on tunnistettu, mikä on riskien esiintymisen todennäköisyys ja miten niihin on varauduttu. Huomioon on otettava myös tietosuoja-, tietoturva- ja kyberturvallisuusriskit sekä niihin varautuminen. Turvallisuuden varmistamisessa on syytä tehdä selkoa niin teknisistä, ajoneuvon ominaisuuksiin liittyvistä turvallisuustekijöistä kuin testaamisessa mukana olevien henkilöiden (kuten mahdolliset turvakuljettajat ja etäoperoijat) kouluttamisesta. Muut tienkäyttäjät on myös huomioitava, ja erityisesti kävelijöihin ja pyöräilijöihin mahdollisesti kohdistuvat riskit. Varautumisessa on tehtävä selkoa myös toteutuneisiin riskeihin vastaamisesta.

Edelleen olennaisiin tietoihin kuuluvat myös tiedot kokeilun ajankohdasta, kestosta sekä datan keräämisestä. Jälkimmäisen osalta kyse on erityisesti tietosuojasta ja siitä, kuinka EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen ((EU) 2016/679) säännökset on huomioitu datan keräämisessä. Säännöksessä myös edellytetään, että hakija antaa Liikenne- ja viestintävirastolle muut mahdolliset kokeilun kannalta olennaiset tiedot, vaikka niiden ei voitaisi katsoa kuuluvan mihinkään edellä mainituista kohdista.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin tilanteesta, jossa yritykselle aikaisemmin automaattiajamiseen myönnettyä koenumerotodistusta halutaan käyttää joko täysin uuteen testiin, tai tilanteesta, jossa alkuperäinen testi muuttuu merkittävästi. Merkittävä muutos voisi liittyä esimerkiksi uudella automaattisella ajojärjestelmällä varustettuun ajoneuvoon, uuteen testaussuunnitelmaan tai ajallisesti tai paikallisesti muuttuneisiin olosuhteisiin.

Jos testi olisi täysin uusi, pitäisi hakijan esittää kaikki ne vastaavat tiedot, jotka yritys ilmoitti hakiessaan ensimmäistä kertaa koenumerotodistusta automaattiajamisen testaamiseen. Tilanteessa, jossa testaaminen ei olisi täysin uusi, mutta muuttunut merkittävästi, pitäisi hakijan ilmoittaa muuttuneet tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Koenumerotodistuksen saaneen yrityksen olisi annettava selvitys siitä, millä tavalla kokeilu eroaa hakemuksessa esitetystä sekä mahdolliset syyt kokeilun luonteen muutokseen. Hyväksytyn selvityksen jälkeen kokeilua voitaisiin jatkaa.

Ehdotetun *3 momentin* mukainen keskeyttäminen olisi väärinkäytös-, vaara- tai haittatilanteessa uusi seuraamus koenumerotodistuksen peruuttamisen sijaan. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus keskeyttää kokeilu välittömästi momentissa mainituissa tilanteissa. Koenumerotodistuksen saaneen yrityksen tulisi antaa selvitys tapahtuneesta. Selvityksessä tulisi kertoa tilanteen aiheutumisen syyt sekä miten vaaran tai haitan poistamiseksi tai minimoimiseksi on toimittu. Kokeilua voitaisiin jatkaa, kun koenumerotodistuksen haltija on pystynyt osoittamaan kokeilun jatkumisen turvallisesti ja ilman liikenteelle aiheutuvaa haittaa.

Keskeyttämismahdollisuus on uusi puuttumiskeino, jollaista ei ole 116 §:n mukaisissa tavanomaisissa koenumerotodistuksissa. Kyse on viranomaisen työkalusta, jonka olemassa ololla varaudutaan mahdollisiin poikkeustilanteisiin ja varmistetaan automaatiokokeilujen turvallisuutta.

Ehdotetussa *4 momentissa* säädettäisiin velvollisuudesta raportoida kokeilun tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Säännöksen tavoitteena on mahdollistaa jo tehdyistä kokeiluista saatujen kokemusten ja tietojen levittäminen laajemmalle, jotta kokeiluista olisi hyötyä automaatiokehitykselle yleisemminkin, eikä samoja testikysymyksiä tarvitsisi selvittää moneen kertaan.

Ehdotetussa *5 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta ylläpitää sähköistä luetteloa ajoneuvoista, joita koenumerotodistuksen haltija käyttää liikenteessä koenumerotodistuksen perusteella. Kyseinen luettelo on käytännön syistä tarpeellinen, mutta se myös liittyy liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 3 momenttiin ehdotettavaan muutokseen, jonka avulla pyritään mahdollistamaan automaattisten ajoneuvojen avulla tarjottavien liikkumisen palveluiden liiketoimintamallien testaaminen. Ehdotetussa 116 a §:ssä tarkoitetut automaattiset ajoneuvot ovat testivaiheessa, joten niitä ei voida tyyppihyväksyä eikä niille voida antaa yksittäishyväksyntää. Tämän johdosta niitä ei voida rekisteröinnin edellyttämällä tavalla katsastaa eikä siten myöskään tavanomaiseen tapaan rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin. Koenumerokilvet ja –todistus tarkoittavat kuitenkin sitä, että ajoneuvot saavat rekisteröintiä vastaavan yksilöintitunnisteen ja ne merkitään ehdotetun 4 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään sähköiseen rekisteriin. Momentissa käytetään sanaa ”luettelo”, koska ajoneuvolain 2 §:n 36 kohdan mukaan rekisterillä tarkoitetaan laissa liikenneasioiden rekisteriä, mutta käytännössä kysymys on sähköisestä rekisteristä. Tällä tavoin täytetään muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 12 kohta, joka edellyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättävän yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset tilanteessa, jossa ajoneuvoilla ei ole tavanomaisia rekisteritunnuksia. Luetteloon ei merkitä henkilötietoja, vaan ajoneuvot yhdistyvät koenumerotodistuksen haltijoihin, jotka käytännössä ovat yrityksiä.

Lisäksi ehdotetussa 5 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä julkaista kokeilujen tuloksia. Säännös liittyy edellä 4 momentissa mainittiin raportointivelvollisuuteen. Sekä luetteloinnissa että tulosten julkaisussa noudatetaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia. Koenumerotodistuksen haltijat voivat raporteissaan osoittaa liikennesalaisina pitämänsä kohdat. Liikenne- ja viestintävirastolla on kuitenkin salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Ehdotettu *6 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden.

119 §. *Ajoneuvon väliaikainen käyttö liikenteessä.* Pykälään lisättäisiin mahdollisuus hyödyntää todistusten voimassa olon osoittamisessa sähköisiä menetelmiä. Automaattisella ajojärjestelmällä varustettujen ajoneuvojen koenumerotodistukset on ehdotetun 116 a §:n 5 momentin mukaan merkittävä Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään sähköiseen luetteloon. Myös muiden sähköisten osoitusmenetelmien voidaan odottaa kehittyvän ajoneuvossa pidettävän paperitodistuksen ohelle ja asemesta.

5 luku

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

Luvun otsikkoon tehtäisiin kielellinen tarkistus**.**

125 §. *Suomessa vakituisesti asuvan oikeus käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa.* Pykälässä säädettäisiin Suomessa vakituisesti asuvan oikeudesta käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa. Pykälän nimike päivitettäisiin vastaamaan tarkemmin pykälässä säädettyä.

Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin yhdenmukaistamalla autoverottomien ja autoverollisten ajoneuvojen rekisteröinnin ajankohtaa koskevaa sääntelyä, jolloin asiakkaan olisi helpompi määrittää häntä koskevien rekisteröintivelvoitteiden ajankohtia. Tämä antaisi asiakkaalle enemmän

tarvittavaa aikaa saattaa rekisteröinnin toimenpiteet loppuun kiireettömästi. (Määräajan pidentäminen vastaisi myös EUT:n tuomion C-274/20 mukaista linjaa.). Jatkossa Suomessa vakituisesti asuva henkilö saisi käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa. Aiemmin tällaisessa autoverottomia koskeva määräaika oli 30 päivää ja autoverollisilla kolme kuukautta. Momentissa viitattaisiin autoverolain (777/2020) 33 §:n määritelmään Suomessa vakituisesti asuvasta.

Pykälän *2 momenttiin* siirrettäisiin 1 momentista säännökset ajoneuvon kuljettajan velvollisuudesta osoittaa ajoneuvon maahantuonnin ajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle. Säännöstä ajantasaistettaisiin poistamalla säännökset yksinomaisista maahantuontiajankohdan osoittamistavoista. Jatkossa säännöksessä mahdollistettaisiin nykytilaa vastaavasti annetuista muotovaatimuksista poikkeavia tapoja osoittaa maahantuonnin ajankohta. Velvollisuus maahantuloajankohdan esittämiseen olisi jatkossakin ajoneuvon kuljettajalla.

Pykälän *2 momentin* sisältö kumottaisiin tarpeettomana. Säännös sisältyisi aineellisesti jatkossa 1 momenttiin, eikä ajoneuvon autoverovelvollisuudella olisi jatkossa merkitystä ajoneuvon rekisteröinnin ajankohtaa harkittaessa. Autoveron määräytymisestä säädetään erikseen, eikä rekisteröintisääntelyn kannalta ole merkityksellistä rajata ajoneuvoja verovelvollisuuden mukaisesti. Jatkossa kolmen kuukauden aikaraja koskisi ajoneuvoja riippumatta siitä, onko kyseessä ajoneuvo, josta olisi suoritettava autoveroa.

Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin tekninen muutos viittaussäännöksiin. Aiemman 2 momentin sisällön kumoutuessa viitattaisiin 3 momentissa jatkossa vain pykälän 1 momenttiin 1 ja 2 momentin sijaan. Lisäksi momentin 5 kohta siirrettäisiin uudeksi 4 momentiksi, koska asiallisesti kyse ei ole pykälässä tarkoitetun käytön edellytysten arvioinnista vaan poikkeuksesta 3 momentin 1 kohtaan.

Pykälän *4 momenttiin* siirrettäisiin säännökset poikkeuksesta 3 momentin 1 kohtaan. Lähtökohtaisena pykälän 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetun käytön edellytyksenä on, että ajoneuvossa on rekisteröintivaltion rekisterikilvet ja kansallisuustunnus. Kuitenkin esimerkiksi sellaisissa valtioissa, joissa perävaunuja ei rekisteröidä eikä ajoneuvoissa ole rekisterikilpiä, voitaisiin 4 momentin nojalla entiseen tapaan käyttää vetoauton rekisterikilpeä. Perävaunussa, joka on otettu käyttöön sellaisessa valtiossa, jossa perävaunuja ei rekisteröidä, olisi vetoauton takarekisterikilpi kiinnittävä perävaunun taakse. Vetoauton takarekisterikilpi olisi kiinnitettävä perävaunuun myös silloin, kun perävaunussa on sen omistajan tai viranomaisen antama numerotunnus. Lisäksi edellytettäisiin, että vetoauton kuljettajalla on tällöin rekisteröintitodistuksen sijasta perävaunun omistajan tai viranomaisen antama todistus perävaunulle sallituista massoista sekä todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta. Säännös vastaisi sisällöltään kumotun ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen 42 §:ää.

126 §. *Geneven ja Wienin sopimuksiin liittyneissä valtioissa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttö.* Pykälässä säädetään Geneven tai Wienin sopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakituisesti asuvan henkilön oikeudesta käyttää tällaisessa muussa valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa. Pykälän nimikkeeseen ja 1 momenttiin tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia, joilla ei ole oikeusvaikutuksia. Pykälän nykyinen 1 momentti jaettaisiin kahdeksi momentiksi ja nykyiset 2 ja 3 momentit kumottaisiin.

Pykälän *1 momentti* vastaisin nykyisen 1 momentin ensimmäistä virkettä. Sen perusteella muussa sopimusvaltiossa kuin Suomessa vakituisesti asuva saisi käyttää muualla rekisteröityä ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä rekisteröimättä ajoneuvoa Suomessa.

Tämä muodostaisi ulkomailla vakituisesti asuvia henkilöitä koskevan pääsäännön. Suomessa vakituisesti asuvien henkilöiden osalta pääsäännöstä säädettäisiin 125 §:ssä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin poikkeus lain 125 §:n ja tämän pykälän 1 momentin pääsääntöjen mukaisista määräajoista. Momentin perusteella Geneven tai Wienin sopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa saisi käyttää rekisteröimättä ajoneuvoa Suomessa, jos käyttö on autoverolain 6 luvun nojalla verotonta pidempään kuin se olisi ajoneuvolain 125 §:n tai 126 §:n 1 momentin perusteella. Poikkeus koskisi siis sekä Suomessa että muualla vakituisesti asuvia henkilöitä niissä tilanteissa, kun kyseessä on edellä mainituissa muissa sopimusvaltioissa kuin Suomessa rekisteröity ajoneuvo. Pykälän soveltamisalaa laajennettaisiin siis kaikkiin autoverolain 6 luvun mukaisiin verottomuustilanteisiin. Soveltamisalan laajennus olisi tarpeen rekisteröintiä ja autoverotusta koskevissa lainsäädännöissä säädettyjen määräaikojen yhteensovittamiseksi.

Pykälän nykyinen 4 momentti siirrettäisiin *3 momentiksi*. Sitä täydennettäisiin velvoitteella pitää pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa ajoneuvossa ajon aikana mukana autoverolain 34 §:n 3 momentissa tai 57 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon vahvistama ilmoitus tai autoverolain 35 §:n 1 momentissa tarkoitettu Verohallinnon päätös verottoman käytön määräajan pidentämisestä. Täydennys olisi tarpeen, jotta liikennevalvontaviranomaiset voivat tehokkaasti valvoa Suomessa rekisteröimättömän ajoneuvon käyttöä pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa sekä autoverolain 6 luvun mukaisen verottoman käytön tilanteissa.

Pykälään lisättäisiin uusi *4 momentti*, johon siirrettäisiin muutettuna säännökset 125 §:n 1 momentista koskien kansainvälisiä enintään seitsemän päivää kestäviä kuljetuksia. Pykälä vastaisi sisällöltään aiempaa, mutta säännökseen tehtäisiin maahantuloajankohtaa koskevat 125 §:n 2 momenttia vastaavat päivitykset selvityksen muotovaatimuksista luopumisen osalta.

127 §. *Ajoneuvon käyttö työtehtävissä.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana, koska sen asiasisältö siirrettäisiin 126 §:ään.

128 §. *Muissa valtioissa rekisteröidyt ajoneuvot.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Jatkossa 128 §:ssä tarkoitettujen tullikilpien sijaan Geneven tai Wienin sopimuksiin liittymättömissä valtioissa rekisteröidylle ajoneuvolle myönnettäisiin siirtolupa siirtoluvan myöntämisen ehtojen täyttyessä. Nykyisen säännöksen ala on koskenut vain Wienin tieliikennesopimukseen tai Geneven sopimukseen liittymättömien valtioiden ajoneuvoja, minkä johdosta säännöksen piiriin kuuluvia ajoneuvoja ei juurikaan ole, ja asia voidaan käsitellä siirtolupamenettelyn turvin.

129 §. *Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö.* Pykälään ja sen nimikkeeseen tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia.

130 §. *Ulkomailla tai Ahvenanmaan maa kunnassa rekisteröidyn perävaunun käyttö suomalaiseen vetoajoneuvoon kytkettynä.* Pykälän sanamuotoihin tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia.

131 §. *Rekisteröimätön L-luokan ajoneuvo ja moottorireki.* Pykälän *1 momenttia* täsmennettäisiin yhden vuoden ajanjakson alkamisen ajankohdan määrittämisestä. Jatkossa säännöksessä todettaisiin vuoden määräajan alkavan kulua ajoneuvon maahantuonnista, jollei toisin ole säädetty.

Pykälän *2 momentin 3 kohtaan* tehtäisiin kielellinen tarkistus viittaamaan jatkossa tarkemmin ajoneuvon lähtövaltion mukaiseen rekisteröintivelvollisuuden alaan.

132 §. *Omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuodun ajoneuvon ensirekisteröinti.* Pykälän *1 momenttiin* tehtäisiin 125 §:ään tehtäviä muutoksia vastaavat sallittua ajanjaksoa koskevat muutokset. Jatkossa kolmen kuukauden ajanjakso aiemman 30 päivän sijaan koskisi myös ulkomailla rekisteröityä, omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuodun ajoneuvon ilmoittamista ensirekisteröitäväksi.

Pykälän *2 momenttiin* tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia ja viittaukset muutettaisiin huomioimaan 125 §:n käytön edellytysten ja sitä koskevien poikkeusten erottaminen omiksi 3 ja 4 momenteikseen. Momentissa viittaisiin jatkossa sekä 125 §:n 3 että 4 momenttiin sekä 126 §:n 4 momenttiin 128 §:n kumoamisen myötä.

133 §. *Rekisteröintikatsastusvelvollisuus.* Pykälään lisättäisiin uusi *4 momentti*, jossa täsmennettäisiin eri säännösten välisiä suhteita selventämällä, että rekisteröintivelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot ovat myös rekisteröintikatsastusvelvollisuudesta vapautettuja.

134 §. *Liikennekäytöstä tai rekisteristä poistetun ajoneuvon rekisteröintikatsastus.* Pykälän *1 momentin 2 kohtaa* muutettaisiin. Ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan tapahtuvaa vientiä varten liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon lisäksi myös sotilasajoneuvorekisteriin vientiä varten liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo olisi hyväksyttävä rekisteröintikatsastuksessa ennen sen ottamista uudelleen liikennekäyttöön. Rekisteröintikatsastus olisi tarpeen sen toteamiseksi, että sotilasajoneuvorekisterissä todennäköisesti useita vuosia ollut ajoneuvo täyttää yleiset ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai sen jälkeen voimassa olleet tekniset vaatimukset ja hyväksyntävaatimukset. Sotilasajoneuvorekisteriin merkittävä ajoneuvo voi olla aiemmin hyväksytty liikenneasioiden rekisteriin siten, että sen käyttö on sallittu vain Puolustusvoimien omistuksessa tai hallinnassa. Tällaisiin ajoneuvoihin tehdään lisäksi usein ensimmäisen käyttöönoton jälkeen muutoksia niiden sotilaallisen käyttötarkoituksen vuoksi eikä muutoksista tehdä merkintöjä liikenneasioiden rekisteriin. Myöskään muutosten soveltuvuudesta normaaliliikenteeseen hyväksyttävään ajoneuvoon ei voida varmistua ilman ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden toteamista. Lisäksi kohtaan tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia.

Pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin säännös siitä, että ajoneuvon kunto on tarkastettava myös 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetussa sotilasajoneuvorekisterissä olleen ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa. Tällaisen, käytännössä usein pitkään käyttämättä olleen ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden ja liikenneturvallisuuden toteaminen edellyttää myös ajoneuvon kunnon tarkastamista rekisteröintikatsastuksen yhteydessä.

135 §. *Ajoneuvon esittäminen rekisteröintikatsastukseen.* Pykälän *1 momenttiin* tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia. Lisäksi momentin loppuun lisättäisiin säännös siitä, että ajoneuvosta, joka on ollut rekisteröitynä sotilasajoneuvorekisteriin, on esitettävä selvitys aikaisemmasta rekisteröinnistä sotilasajoneuvorekisteriin. Mahdollisesta aiemmasta rekisteröinnistä liikenneasioiden rekisteriin ei tarvitse esittää todistusta, koska rekisteröintikatsastuksessa voidaan tarkastaa kyseiset tiedot ajoneuvon valmistenumeron perusteella.

Pykälän *2 momentti* säilyisi ennallaan.

Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia kieliasuun ja sanamuotoihin viittaamalla aiempaa selkeämmin kyseessä olevaan katsastuslajiin ja 2 §:n 1 momentin 48 kohdassa määriteltyyn termiin valmistajan edustaja.

Pykälään lisättäisiin uusi *4 momentti*. Momentissa säädettäisiin pääosin 3 momentissa säädettyä vastaavasti rekisteröintikatsastuksessa esitettävistä asiakirjoista silloin, kun kyseessä on aiemmin sotilasajoneuvorekisteriin rekisteröitynä ollut ajoneuvo. Momentin mukaan ajoneuvosta,

joka on ollut rekisteröitynä sotilasajoneuvorekisteriin, olisi muun selvityksen lisäksi esitettävä rekisteröintikatsastuksessa ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitsisi esittää, jos edellä tarkoitetut tiedot on tallennettu rekisteriin aiemman, liikenneasioiden rekisteriin tehdyn rekisteröinnin yhteydessä tai jos tiedot ilmenevät 1 momentissa tarkoitetusta selvityksestä, joka koskee ajoneuvon rekisteröintiä sotilasajoneuvorekisteriin. joka koskisi ajoneuvoja, jotka ovat olleet aikaisemmin rekisteröityinä sotilasajoneuvorekisteriin.

136 §. *Rekisteröintikatsastuksen sisältö.* Pykälän *2 momentin 2 a kohtaan* tehtäisiin kielellinen tarkistus. Jatkossa kohdan sanamuoto vastaisi tarkemmin määräaikaiskatsastuksen aikavälejä koskevan 149 §:n sanamuotoja.

Pykälän *2 momentin 2 c kohtaan* tehtäisiin lisäksi kielellisiä tarkistuksia, jolla selkeytettäisiin säännöksen tarkoitusta katsastuksen hyväksymisen ja hylkäämisen todentamista tukevana katsastuksen suorittamisen todentamisen sijaan.

Pykälän *3 momenttia* muutettaisiin siten, että rekisteröintikatsastuksessa ei määrättäisi teknisesti sallittuja massoja, vaan ajoneuvon suurin teknisesti sallittu massa olisi lähtökohtaisesti kirjattava rekisteriin valmistajan ilmoittaman mukaisena. Sen sijaan rekisteröintikatsastuksessa määrättäisiin ajoneuvon suurin käytössä sallittu massa, joka liittyy kansallisesti tieliikennelaissa säädettyihin sallittuihin massoihin. Lisäksi 3 momenttia täsmennettäisiin siten, että ajoneuvon omamassa on määrättävä punnitsemalla myös, jos ajoneuvolle aiemmin myönnetty hyväksyntä ei ole koskenut valmistunutta ajoneuvoa.

138 §. *Rekisteröintikatsastustodistus.* Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin poistamalla säännökset rekisteröintikatsastuksesta rekisteröintitodistuksen I ja II osan ohella annettavasta erillisestä todistuksesta. Jatkossa kyseinen todistus kohdennettaisiin tarkemmin koskemaan tarkastuskorttia, josta säädettäisiin 160 §:ssä. Lisäksi momenttiin lisättäisiin viittaus 160 §:ään, jonka mukaisen tarkastuskortin katsastaja rekisteröintitodistuksen ohella antaa katsastukseen esittäneelle.

Pykälän *2 momentin* sanamuotoa muutettaisiin siten, että jatkossa momentissa käytettäisiin termiä rekisteröintikatsastustodistus.

139 §. *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa.* Pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin uusi *4 a kohta*. Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsottaisiin rekisteröintikatsastuksessa myös Suomessa tunnustettu, toisessa ETA-valtiossa myönnetty yksittäishyväksyntä. Lisäyksellä yhtenäistettäisiin sääntelyä lain 45 §:n 4 kohdassa säädetyn kanssa. Mainitussa kohdassa sallitaan tässä tarkoitetun ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden toteaminen rekisteröintikatsastuksessa, joten on johdonmukaista, että Suomen tunnustama toisen valtion myöntämä kansallinen yksittäishyväksyntä riittää osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta.

Pykälän 4 momentin *5 kohtaa* muutettaisiin siten, että jatkossa säännöksessä käytettäisiin 2 §:n 31 kohdassa määriteltyä termiä nimetty tutkimuslaitos.

140 §. *Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta käytettynä tuodun ajoneuvon vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa.* Pykälän *1 momenttiin* tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia.

142 §. *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen rekisteröintikatsastuksessa.* Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin säännökset, joilla otettaisiin aiempaa selkeämmin huomioon ajoneuvon teknisten vaatimusten täyttymisen arviointia koskeva lähtökohta, jonka mukaisesti ajoneuvon on,

jollei toisin säädetä tai määrätä, täytettävä sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset. Lisäksi säädettäisiin tarkentavasti, että muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröity ja käytettynä maahantuotu ajoneuvo saadaan hyväksyä rekisteröintikatsastuksessa vaatimustenmukaisuuden osalta, jos ajoneuvon osoitetaan täyttävän sen aiemmassa rekisteröintimaassa sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet tai olevat tekniset vaatimukset. Näiden vaatimusten on kuitenkin vastattava vähintään Suomessa kyseisenä ajoneuvon ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleita tai olevia teknisiä vaatimuksia. Lisäksi momenttiin tehtäisiin kielellinen tarkistus.

Pykälän *3 momenttia* tarkennettaisiin siten, että ajoneuvon hyväksymisen ja hylkäämisen ohella säännöksessä tunnistettaisiin jatkossa asiallisesti myös katsastuksen keskeytys.

143 §. *Muutoskatsastusvelvollisuus.* Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin kielellisesti vastaamaan paremmin säännöksen tarkoitusta. Jatkossa säännöksessä ei viitattaisi ajoneuvon rakenteeseen muutoskatsastusvelvollisuuden piiriä rajaavana tekijänä, vaan momentissa viitattaisiin tarkemmin ajoneuvon muuttamiseen tavalla, joka aiheuttaisi momentissa tarkoitettuja muutoksia, joista seuraa ajoneuvon muutoskatsastusvelvollisuus. Jatkossa säännöksessä tunnistettaisiin asiallisesti ajoneuvon rakenteen ohella ajoneuvon ominaisuuksiin kohdistuvat muutokset. Säännös vastaisi aiempaa tarkemmin myös voimassa olevassa 7 §:ssä säädettyjä lähtökohtia ajoneuvon muuttamisen osalta. Lisäksi 1 momentin *5 kohtaan* tehtäisiin kielellinen tarkistus, ja viittaus ajoneuvon kaikkiin osiin täsmennettäisiin nykytilaa vastaavasti koskemaan ajoneuvon kulutusosia.

Pykälän *2 momenttiin* tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia ja säännöksen viittaukset päivitettäisiin vastaamaan soveltuvia lainkohtia. Momentin *2 kohdassa* viitattaisiin tarkastusten osalta jatkossa muutoskatsastuksen sisältöä koskevaan 145 §:ään. Momentin *7 kohtaan* tehtäisiin kielellinen täsmennys. Momentin *8 kohdasta* poistettaisiin tarpeettomana kulutusosien vaihtamista koskevat säännökset, koska asiasta säädetään pääasiallisesti jo pykälän 1 momentin 5 kohdassa. Uutena *8 kohtaan* lisättäisiin nykytilaa täsmentävät aineelliset säännökset siitä, että koenumerokilvin varustettua ajoneuvoa, jota käytetään 116 §:n 4 momentin 1 kohdassa tarkoitetulla perusteella, eli tutkimukseen tai tuotekehittelyyn liittyvään kokeiluun tilapäisesti, ei koskisi muutoskatsastusvelvollisuus. Jos ajoneuvoa käytettäisiin kokeilutoiminnan ohella muulla kuin 116 §:n 4 momentin 1 kohdassa tarkoitetulla perusteella, eikä sitä koskisi muu muutoskatsastusvelvollisuutta rajaava peruste, olisi ajoneuvo esitettävä muutoskatsastukseen.

Pykälän *3 momentin* Liikenne- ja viestintävirastolle säädettyä määräyksenantovaltuutta täsmennettäisiin lisäämällä määräyksenantovaltuus koskien sellaisia 2 momentissa tarkoitettuja muutoksia, joiden voidaan katsoa olevan luonteeltaan sellaisia, että täsmentävä sääntely lainkohdassa tarkoitettujen muutosten osalta on tarpeen.

144 §. *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutoskatsastuksessa.* Pykälän *1 momentin 1 kohtaan* tehtäisiin tekninen korjaus lisäämällä säännökset myönnetystä EY-tyyppihyväksyntätodistuksesta osoittamistapana sellaiselle kohteelle, jolle on EU-tyyppihyväksyntätodistuksen sijaan myönnetty EY-tyyppihyväksyntätodistus. Lisäksi 1 momentin *6 b kohtaan* tehtäisiin kielellinen tarkistus ja *7 kohtaa* muutettaisiin siten, että jatkossa säännöksessä käytettäisiin 2 §:n 31 kohdassa määriteltyä termiä nimetty tutkimuslaitos.

145 §. *Muutoskatsastuksen sisältö.* Pykälän *1 momentissa* oleva viittausrakenne muutoskatsastuksessa sovellettavista rekisteröintikatsastusta koskevista säännöksistä kumottaisiin tarpeetto-

mana. Jatkossa muutoskatsastuksesta annettaisiin erilliset aineelliset säännökset. Pykälän nimike muutettaisiin koskemaan muutoskatsastuksen sisältöä, josta 145 §:ssä jatkossa säädettäisiin.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin muutoskatsastuksen tarkastuskohteista. Muutoskatsastuksessa tulisi vakiintuneesti tarkastaa tiedot, joilla ajoneuvo voidaan yksilöidä. Muutoskatsastuksen keskeisenä tarkoituksena on arvioida ajoneuvoon tehdyn muutoksen vaikutuksia sen liikennekelpoisuuteen ja vaatimustenmukaisuuteen. Ajoneuvosta tulisikin tarkastaa, että ajoneuvo täyttää muutoksen jälkeen sitä koskevat säännökset ja määräykset sellaisten muutosten osalta, joiden nojalla ajoneuvo on esitetty muutoskatsastukseen, sekä sellaisten muutosten osalta, jotka liittyvät tai aiheutuvat seuraannollisesti ajoneuvoon tehdystä muutoksesta. Esimerkiksi ajoneuvon korkeuden muuttamisessa tulisi ottaa huomioon myös valaisinten korkeuden säilyminen sallittujen raja-arvojen sisällä. Muutoksen toteutuksen asianmukaisuuden arviointi linkittyy ensisijaisesti toteutuksen arviointiin turvallisuuslähtökohdista. Asianmukaisuus edellyttää lisäksi tiettyä turvallisuuden kannalta olennaista huolellisuusvelvoitteen täyttymisen arviointia. Muutoskatsastuksessa tulisi myös tarkastaa muutoksen vaikutus kanta-ajoneuvon prosentuaaliseen osuuteen. Lisäksi muutoskatsastuksessa tulisi vakiintuneesti tarkastaa ajoneuvo määräaikaiskatsastuksen vikojen luokittelusta säädetyn jaottelun mukaisesti vähäisten, vakavien ja vaarallisten vikojen osalta ajoneuvoon tehdyn muutoksen piirissä, eli sellaisten vikojen tai puutteellisuuksien osalta, joiden perusteella ajoneuvo on muutoskatsastettava tai tähän muutokseen liittyvien tai tästä muutoksesta seuraavien muutosten osalta.

Pykälään lisättäisiin uusi *2 momentti*. Edellä 1 momentin mukaisesti koko ajoneuvoa ei edellytettäisi tarkastettavan kauttaaltaan, vaan muutoskatsastuksen ala rajautuisi lähtökohtaisesti tarkoitusperusteisesti ajoneuvon muutosten ja siitä juontuvien vaikutusten tarkasteluun. Uuden 2 momentin mukaan kuitenkin edellytettäisiin, että tilanteessa, jossa katsastaja epäilee, arvioi tai havaitsee ajoneuvossa olevan muussa kuin muutoskatsastuksen perusteena tai siihen liittyvänä muutoksena olevan tarkastuskohteen ulkopuolisen vian tai puutteellisuuden, jonka katsastaja arvioisi olevan mahdollisesti luonteeltaan sillä tavoin vaaraksi, että ajoneuvo olisi tämän vian tai puutteellisuuden vuoksi asetettava ajokieltoon ja katsastus hylättävä, olisi katsastajan lisäksi tarkastettava muutoskatsastuksessa tällainen tarkastuskohde. Tällaista tarkastuskohdetta ei saisi jättää huomiotta katsastuslajista riippumatta.

Pykälään lisättäisiin uusi *3 momentti*, jossa säädettäisiin muutoskatsastuksen alaa tarkentavasti sellaisten muiden muutosten huomioimisesta, joista ei aiheudu 2 momentissa tarkoitettua vakavaa tai vaarallista vikaa tai puutteellisuutta, mutta jonka johdosta ajoneuvo tulisi kuitenkin esittää muutoskatsastukseen, eikä ajoneuvoa ole samalla esitetty tällaisen katsastuksessa havaitun muutoksen osalta muutoskatsastettavaksi. Tällaisessa tilanteessa ajoneuvo voitaisiin esittää samalla muutoskatsastukseen kyseisen muutoksen osalta. Muutos saattaa kuitenkin olla myös sellainen, että esimerkiksi edellytettyä dokumentaatiota ei ole heti saatavilla tai ajoneuvoa ei muusta, esimerkiksi kustannussyistä tai suunniteltujen muiden muutosten johdosta, katsota olevan oikea-aikaista esittää samalla muutoskatsastukseen. Tällöin katsastaja voisikin vaihtoehtoisesti merkitä tiedon kyseisestä muutoksesta viretietona rekisteriin, jolloin asiakas saisi tarpeellista lisäaikaa esimerkiksi hankkia lisäselvitystä tai arvioida kulloisenkin muutoskatsastuksen laajuutta selkeämmin perustein taloudellisesta näkökulmasta. Asiakas voisi myös halutessaan palauttaa ajoneuvon tällaisen muun muutoksen osalta ennalleen, jolloin keskeytetty muutoskatsastus voidaan tehdä loppuun asiakkaan alkuperäisen tarkoituksen mukaisesti. Vika tai puutteellisuus ei kuitenkaan saisi olla sellainen, että se aiheuttaisi 2 momentissa tarkoitettua vaaraa, vaan tällöin katsastus olisi aina hylättävä.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin muutoskatsastuksen sisältöä koskevasta asetuksenantovaltuudesta. Ajoneuvolain 164 §:ssä säädetyn viittausrakenteen purkamisen myötä asiasta on tarpeen säätää nimenomaisesti lain tasolla, ajoneuvoista annetun valtioneuvostoneuvoston asetuksessa säädetty huomioiden.

145 a §. *Muutoskatsastusta koskevien tietojen tallentaminen.* Pykälä olisi uusi. Aiemman 145 §:n 1 momentissa säädetyn rekisteröintikatsastusta koskevien säännösten soveltamista muutoskatsastukseen koskevan viittausrakenteen purkamisen myötä muutoskatsastusta koskevien tietojen tallentamisesta on tarpeen säätää erikseen.

Pykälän *1 momentti* vastaisi lähtökohdiltaan kumotun ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen (1244/2002) 21 a §:ää. Momentin mukaisesti katsastustoimipaikka olisi velvollinen tallentamaan rekisteriin hyväksytystä muutoskatsastuksesta sellaiset muutokseen tai useampiin katsastuksessa hyväksyttyihin muutoksiin liittyvät tiedot, joiden katsotaan palvelevan katsastusta tai katsastuksen valvontaa. Katsastusta palvelevina tietoina pidettäisiin esimerkiksi tietoa muista muutoskatsastusvelvollisuuden aiheuttavista muutoskohteista taikka havaituista vioista tai puutteista, jotka tulisi merkitä viretietona rekisteriin. Lisäksi momenttiin lisättäisiin säännökset kanta-ajoneuvosta, korjatusta ajoneuvosta ja rakennetusta ajoneuvosta , joiden osalta rekisteriin olisi tallennettava kanta-ajoneuvon muuttunut prosentuaalinen osuus.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta, joka koskisi muutoskatsastusta koskevien tietojen tallentamisesta rekisteriin.

145 b §. *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen muutoskatsastuksessa.* Pykälä olisi uusi. Aiemmin muutoskatsastusta koskevaan sääntelyyn on viitattu 164 §:ssä, joka ehdotetaan kumottavaksi. Jatkossa eri katsastuslajeista olisi selkeämmin omat aineelliset säännöksensä.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon hyväksymisestä muutoskatsastuksessa. Ajoneuvo voitaisiin hyväksyä muutoskatsastuksessa, jos se täyttää säädetyt edellytykset. Ajoneuvon tulisi olla tarkastettu muutoskatsastuksen sisältöä koskevassa 145 §:ssä säädetyn mukaisesti ja sen tulisi täyttää siihen tehtyjen muutosten osalta asetetut vaatimukset. Lisäksi ajoneuvon hyväksyminen muutoskatsastuksessa edellyttäisi, että siihen tehdyt muutokset on toteutettu asianmukaisesti. Muutosten tulee esimerkiksi olla toteutettu säännösten ja vaatimusten mukaisesti, turvallisuusnäkökohdista arvioiden huolellisesti, ohjeistuksen tai yleisesti hyväksytyksi arvioitavissa olevan toteutustavan mukaisesti. Lisäksi edellytettäisiin, että muutoksen kohteen tai muun tarkastuksen yhteydessä havainnoidun kohteen osalta katsastaja ei ole todennut ajoneuvossa sellaista vaarallista vikaa tai puutteellisuutta, jonka perusteella ajoneuvon katsastus on hylättävä ja ajoneuvo asetettava ajokieltoon.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon hylkäämisestä muutoskatsastuksessa. Momentin mukaisesti ajoneuvo olisi hylättävä tilanteessa, jossa ajoneuvoa ei hyväksytä muutoskatsastuksessa tai katsastusta keskeytetä.

147 §. *Kytkentäkatsastuksen sisältö.* Pykälän *1 momentin 3 kohtaan* tehtäisiin tekninen korjaus. Kohdan mukaan kytkentäkatsastuksessa määrätään yhdistelmän suurimmat sallitut mitat sekä massat ja niiden jakautuminen ajoneuvojen kesken. Erikoiskuljetukseen hyväksyttävästä ajoneuvoyhdistelmästä on tärkeää merkitä rekisteriin myös ajoneuvoyhdistelmälle sallitut suurimmat mitat, koska tietoja voi tarvita esimerkiksi ajoneuvojen merkintöjen, varoitusautojen ja erikoiskuljetusluvan tarpeen arvioinnissa. Erikoiskuljetusyhdistelmässä on myös mahdollista käyttää osista koottavia tai mitoiltaan säädettäviä perävaunuja, joiden osalta rekisteritiedoista on käytävä ilmi se, mitä kytkentäkatsastuksessa on hyväksytty ja esimerkiksi se, millä edellytyksillä ajoneuvoyhdistelmää saa käyttää myös muuhun kuin erikoiskuljetukseen.

147 a §. *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen kytkentäkatsastuksessa.* Pykälä olisi uusi. Pykälässä säädettäisiin 164 §:n kumoamisen myötä ajoneuvon hyväksymisestä tai hylkäämisestä kytkentäkatsastuksessa.

Pykälän *1 momentin* mukaisesti kytkentäkatsastukseen sovellettaisiin, mitä 147 §:ssä säädetään kytkentäkatsastuksesta. Määräaikaiskatsastuksen osalta kytkentäkatsastukseen sovellettaisiin 152–155 §:ssä, 156 §:n 1–4 momentissa sekä 157 ja 158 §:ssä säädettyä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon hylkäämisestä kytkentäkatsastuksessa. Momentin mukaisesti ajoneuvo olisi hylättävä tilanteessa, jossa ajoneuvoa ei hyväksytä kytkentäkatsastuksessa tai kytkentäkatsastusta keskeytetä.

148 §. *Määräaikaiskatsastusvelvollisuus.* Pykälän *1 momentin* sanamuotoa muutettaisiin siten, että siinä otettaisiin huomioon katsastusdirektiivin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta) ajoneuvoluokkia koskevat muutokset. Katsastusdirektiiviä on muutettu komission delegoidulla direktiivillä (EU) 2021/1717 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse tiettyjen ajoneuvoluokkien kuvausten saattamisesta ajan tasalle ja eCall-järjestelmän lisäämisestä kyseisen direktiivin liitteissä I ja III olevaan katsastettavien kohteiden, menetelmien, hylkäysperusteiden ja puutteiden arvioinnin luetteloon. Jatkossa lainkohdassa tunnistettaisiin myös T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan traktorit katsastusdirektiivin muutosten mukaisesti.

Pykälän *2 momentti* säilyisi ennallaan.

149 §. *Määräaikaiskatsastuksen aikaväli.* Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin teknisenä korjauksena viittaus 150 §:n 2 ja 3 momenttiin, joissa säädetään tilannekohtaisista poikkeuksista määräaikaiskatsastuksen ajankohtaa koskevaan 150 §:n 1 momentissa säädettyyn yleissääntöön. Lisäksi termi käyttöönotto päivitettäisiin vastaamaan 3 §:n 1 momentin 7 kohdassa määriteltyä termiä ensimmäisen käyttöönoton ajankohta. Tämän lisäksi momentin 3 kohdan sanamuotoa päivitettäisiin huomioimaan katsastusdirektiivin ajoneuvoluokkia koskevat muutokset. Katsastusdirektiivin 5 artiklassa säädetään ajoneuvon katsastusajankohdasta ja katsastustiheydestä. Kyseisen artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävät T5-luokan ajoneuvot tulisi katsastaa neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Delegoidun direktiivin 2021/1717/EU 1 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan katsastusdirektiivin 5 artiklaa puolestaan on muutettu korvaamalla 1 kohdan c alakohta seuraavasti: c) pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävät pyörillä varustetut T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan traktorit: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Jatkossa lainkohdassa tunnistettaisiin myös T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan traktorit. Lisäksi pykälään tehtäisiin muita kielellisiä tarkistuksia.

Pykälän *2 momenttiin* tehtäisiin 1 momenttiin tehtäviä korjauksia vastaava tekninen korjaus lisäämällä viittaus 150 §:n 2 ja 3 momenttiin, joissa säädetään tilannekohtaisista poikkeuksista määräaikaiskatsastuksen ajankohtaa koskevaan 150 §:n 1 momentissa säädettyyn yleissääntöön.

Pykälän *3 momenttiin* lisättäisiin korjauksena maininta myös viranomaisen antamien määräysten mukaisten tarkastuskohteiden velvoittavuuden huomioimisesta säännöksen alassa. Lisäksi viittaus korjattaisiin koskemaan sekä 1 että 2 momentissa säädettyä viimeisen katsastuspäivän määräytymisen osalta.

150 §. *Määräaikaiskatsastuksen ajankohta.* Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia. Pykälän *4 momenttiin* lisättäisiin säännösten keskinäistä suhdetta selventävä viittaus 149 §:n 1 ja 2 momentteihin. Lisäksi ajoneuvon käyttöönottopäivä muutettaisiin selkeyden vuoksi ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdaksi.

151 §. *Määräaikaiskatsastamattoman ajoneuvon käyttökielto.* Pykälän *2 momenttia* täsmennettäisiin säännöksen kohteena olevien ajoneuvojen osalta. Jatkossa säännös koskisi tarkemmin nimenomaisesti käyttökiellossa olevaa tai ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa. Lisäksi momenttiin tehtäisiin kielellinen tarkistus.

152 a §. *Kulutustietojen kerääminen määräaikaiskatsastuksen yhteydessä.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, jossa säädettäisiin ajoneuvojen todellisten kulutustietojen keräämisestä määräaikaiskatsastuksen yhteydessä.

Pykälän *1 momentin* mukaan määräaikaiskatsastuksen yhteydessä ajoneuvosta kerättäisiin henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti ja komission täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1014/2010, (EU) N:o 293/2012, (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 mukaiset todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot. Täytäntöönpanoasetuksen 10 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1.1.2021 tai sen jälkeen rekisteröidyistä henkilöautoista ja kevyistä hyötyajoneuvoista kerätään määräaikaiskatsastuksen yhteydessä todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot ja ajoneuvojen valmistenumerot. Ajoneuvon omistaja voi nimenomaisesti kieltäytyä asettamasta kyseisiä tietoja saataville. Todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot on yksilöity täytäntöönpanoasetuksen liitteen taulukossa 1.

Ehdotetun pykälän *2 momentin* mukaan tietojen ilmoittamisesta komissiolle vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Katsastustoimipaikat toimittaisivat täytäntöönpanoasetuksen mukaiset tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle, joka vastaisi tietojen raportoimisesta täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti.

153 §. *Eräiden verojen ja maksujen tarkastaminen katsastuksessa.* Pykälässä säädetään tiettyjen verojen ja maksujen tarkastamista katsastuksessa, joten pykälän nimike muutettaisiin vastaamaan tarkemmin säännöksen sisältöä.

Pykälän soveltamisalaa tarkennettaisiin vastaamaan tosiasiallista nykytilaa. Viittausrakenteen purkamisen myötä säännös ulotettaisiin aiempaa selkeämmin koskemaan myös muitakin katsastuslajeja kuin määräaikaiskatsastusta. Vastaavasti rekisteröintikatsastus rajattaisiin aiempaa selkeämmin 1 momentin soveltamisalan ulkopuolelle. Pykälän momenttirakennetta ja sanamuotoa lisäksi selkeytettäisiin.

155 §. *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaiskatsastuksessa.* Pykälää täydennettäisiin siten, että ajoneuvon hyväksymisen ja hylkäämisen ohella säännöksessä tunnistettaisiin jatkossa asiallisesti katsastuksen keskeytys. Lisäksi momentin sanamuotoja korjattaisiin vastaamaan selkeämmin muutoskatsastuksen alaa viittaamalla ajoneuvoon tehtävien muutosten myötä seuraavaan muutoskatsastusvelvollisuuteen ajoneuvon vikojen tai puutteellisuuksien sijaan.

156 §. *Katsastuksen keskeyttäminen.* Pykälän nimike muutettaisiin 164 §:ssä säädetyn viittausrakenteen purkamisen myötä koskemaan sisältöä vastaavasti kaikkia katsastuslajeja. Säännös vastaisi sisällöltään yleisesti määräaikaiskatsastuksessa omaksuttuja lähtökohtia ja nykytilaa.

Pykälän *1 momentti* koskisi katsastuksen keskeyttämistä sen perusteella, että ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä. Lisäksi momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan pykälän 2 ja 3 momentista määräaikaiskatsastuksen keskeyttämisen muita perusteita koskevat säännökset. Katsastuksen suorittaminen loppuun asti edellyttäisi, että ajoneuvo voidaan luotettavasti tunnistaa ja yksilöidä. Jos ajoneuvoa ei voida yksilöidä, katsastus olisi keskeytettävä. Ajoneuvon tunnistaminen tapahtuu lähinnä rekisterikilven sekä ajoneuvon valmistenumeron ja valmistajan kilven avulla. Jos näissä havaitaan epäselvyyksiä, tarkastetaan muita yksilöintitietoja kuten moottorin numero. Katsastusta voitaisiin myöhemmin jatkaa, jos esitetään lisää selvitystä ajoneuvon luotettavaksi yksilöimiseksi. Nykytilaa vastaavasti määräaikaiskatsastus olisi lisäksi keskeytettävä, jos katsastuksen aikana ajoneuvossa ilmenee sellaisia muutoksia, joiden nojalla ajoneuvo tulisi määräaikaiskatsastuksen sijaan esittää muutoskatsastettavaksi. Tällöin ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen kuukauden kuluessa keskeyttämisestä. Määräaikaiskatsastus olisi lisäksi keskeytettävä, jos ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset.

Pykälän *2 momenttiin* siirrettäisiin voimassa olevan pykälän 3 momentista säännökset määräaikaiskatsastuksen keskeyttämistä koskevista poikkeuksista. Nykytilaa vastaavasti määräaikaiskatsastusta ei tarvitsisi keskeyttää vähäisen virheen oikaisemisen tai sellaisten teknisten tietojen korjaamisen johdosta, joiden muuttaminen ei edellyttäisi muutoskatsastusta. Momentissa tarkoitettuna ajoneuvojen rekisteritietojen vähäisenä virheenä voitaisiin pitää esimerkiksi sellaista vähäistä virhettä, joka on todennäköisesti syntynyt ajoneuvon rekisteröinnin tai liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä.

Pykälän *3 momentissa* säädetty tietoyhteyksien puutteisiin tai katkoksiin liittyvä määräaikaiskatsastuksen keskeyttämistä koskeva säännös ulotettaisiin viittausrakenteen purkamisen myötä koskemaan aineellisesti kaikkia katsastuslajeja. Momentin säähän rinnasteisia olosuhteita koskeva säännös muutettaisiin vähemmän tulkinnanvaraiseksi viittaukseksi keliin. Lähtökohta vastaisi tieliikennelain sanamuotoja. Momentissa huomioitaisiin lisäksi aiempaa selkeämmin katsastuksen keskeyttäminen toimenpiteenä ajoneuvon katsastuksen hyväksymisen ja hylkäämisen ohella.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin jatkossa määräaikaiskatsastuksen ohella muita katsastuslajeja koskevasta oikeudesta käyttää ajoneuvoa liikenteessä, kun katsastus olisi keskeytetty force majeure –tilanteen johdosta. Säännös vastaisi määräaikaiskatsastuksesta säädettyä. Katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä keskeytetyn katsastuksen perusteella ajoneuvoa saisi käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan. Ajoneuvoa, joka on asetettu ajokieltoon, ei kuitenkaan saisi käyttää nykytilaa vastaavasti liikenteessä lainkaan.

Pykälän *5 momentti* ulotettaisiin viittausrakenteen purkamisen myötä koskemaan aineellisesti kaikkia katsastuslajeja. Keskeytetyn katsastuksen ja jälkitarkastuksen saisi suorittaa loppuun enintään kuukauden kuluessa keskeytyksestä.

157 §. *Ajokieltoon määrääminen katsastuksessa.* Pykälä ulotettaisiin aineellisesti koskemaan kaikkia katsastuslajeja, koska 164 §:ssä säädettyviittausrakenne purettaisiin. Pykälän nimike ja 3 momentin sanamuoto muutettaisiin tämän mukaisesti viittamaan katsastukseen määräaikaiskatsastuksen sijaan. Lisäksi *3 momenttiin* tehtäisiin kielellinen tarkistus poistamalla turha viittaus pykälän 2 momenttiin.

158 §. *Määräaikaiskatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuksien korjaaminen.* Pykälän *3 momentti* poistettaisiin tarpeettomana, koska asiasta säädetään jo 159 §:n 1 momentissa.

159 §. *Oikeus käyttää määräaikaiskatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa.* Pykälän *1 momentista* poistettaisiin tarpeettomat säännökset siitä, että todetut hylkäämisen aiheuttaneet viat ja puutteellisuudet on korjattava mahdollisimman pian, koska asiasta säädetään 158 §:n 1 momentissa.

Pykälän *2 momenttia* täsmennettäisiin vastaamaan aiempaa tarkemmin nykytilaa lisäämällä aineelliset säännökset todistuksen voimassaolon rajoituksista. Jatkossa ajoneuvon väliaikaista siirtoa varten annettava todistus saisi olla voimassa sen antamisajankohdasta lukien enintään seuraavan vuorokauden päättymiseen saakka. Lisäksi momentista poistettaisiin maininta ajoneuvon kuljettamisesta korjauksen jälkeen uudelleen katsastettavaksi, koska asiasta säädetään erikseen 151 §:n 2 momentissa.

160 §. *Katsastuksesta annettavat todistukset.* Pykälän nimike muutettaisiin vastaamaan tarkemmin säännöksen sisältöä, jossa jatkossa säädettäisiin kaikkia katsastuslajeja koskien annettavista todistuksista.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin muissa kuin määräaikaiskatsastuksessa katsastukseen esittäneelle annettavasta todistuksesta eli tarkastuskortista. Tarkastuskortista olisi vähintään käytävä ilmi tieto katsastukseen esittämisen perusteesta, eli siitä mikä katsastuslaji on kyseessä. Lisäksi tarkastuskortista tulisi ilmetä ajoneuvon yksilöintitietoina ajoneuvon valmistenumero tai rekisteritunnus. Tarkastuskortissa tulisi lisäksi ilmaista tiedot ajoneuvossa katsastuksessa havaitusta puutteista sekä niiden luokittelu. Tarkastuskortista tulisi lisäksi käydä ilmi, milloin katsastus on suoritettu sekä katsastuksen lopputulos. Jos katsastus on hylätty, tulisi tarkastuskortista lisäksi ilmetä jälkikatsastuksen viimeinen ajankohta.

Myös katsastuksen suorittavan tahon, eli katsastustoimipaikan nimen tulisi ilmetä tarkastuskortista katsastuksen suorittajan allekirjoituksen tai muun tunnisteen ohella. Tarkastuskortille tulisi lisäksi liittää valitusosoitus.

Pykälän *2 momenttiin* siirrettäisiin säännökset määräaikaiskatsastuksesta annettavasta todistuksesta eli katsastustodistuksesta. Momentti vastaisi sisällöltään voimassa olevan lain 160 §:n 1 momentissa säädettyä, mutta säännöksen kieliasua selkeytettäisiin. Lisäksi jatkossakin määräaikaiskatsastuksessa annettaisiin 96 §:n nojalla rekisteröintitodistuksen I osa.

Liikenne- ja viestintäviraston määräysvaltuutta koskevat säännökset siirrettäisiin 1 momentista uudeksi *3 momentiksi*. Säännökseen ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia.

Aiempi 2 momentti siirrettäisiin *4 momentiksi*. Säännökseen ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia. Momentissa säädettäisiin ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon katsastuksen tunnustamisesta. Jatkossakin osoituksena voimassa olevasta katsastuksesta hyväksyttäisiin katsastustodistus. Osoituksena voimassa olevasta katsastuksesta hyväksyttäisiin myös katsastusdirektiivissä tarkoitettu todiste, esimerkiksi ajoneuvon rekisterikilpeen kiinnitettävä tarra.

Pykälään lisättäisiin uusi *5 momentti*, jossa säädettäisiin täsmentävästi rekisteröintitodistuksen I osan antamisesta katsastukseen esittäneelle pyynnöstä muutoskatsastuksen yhteydessä. Säännös vastaisi nykykäytäntöä ja viittausrakenteen purkamisen myötä asiasta olisi tarpeen säätää nimenomaisemmin. Rekisteröintitodistuksen I osa olisi annettava katsastukseen esittäneelle, jollei ajoneuvolaissa tai sen nojalla taikka liikenteen palveluista annetussa laissa toisin säädettäisi. Esimerkiksi liikenteen palveluista annetun lain 231 §:n turvakieltoa koskevat säännökset voisivat tulla kyseeseen rajaavina säännöksinä.

161 §. *Määräaikaiskatsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin.* Pykälän *1 momenttiin* ehdotetaan lisäystä siitä, että katsastustoimipaikan olisi tallennettava rekisteriin ehdotetun 152 a §:n 1 momentissa tarkoitetut tiedot sekä tieto niiden ajoneuvojen lukumäärästä, joista kyseisiä tietoja ei raportointijaksolla ole voitu kerätä ajoneuvon katsastukseen toimittaneen kieltäytymisen tai muun syyn vuoksi. Ehdotetun 152 a §:n mukaan määräaikaiskatsastuksen yhteydessä tulisi kerätä komission täytäntöönpanosetuksen 2021/392 mukaiset todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot. Jäsenvaltioiden tulisi täytäntöönpanoasetuksen mukaan raportoida komissiolle myös tieto siitä, kuinka monen ajoneuvon omistaja on kieltäytynyt antamasta tietoja tai jos tietoja ei ole voitu kerätä jonkun muun syyn, kuten teknisen vian vuoksi. Tämän vuoksi katsastustoimipaikan tulisi tallentaa rekisteriin myös tieto siitä, jos kyseisiä tietoja ei ole voitu kerätä. Tiedon ei kuitenkaan tarvitsisi olla ajoneuvokohtaista, eli tietoa ei tarvitse kerätä siitä, minkä ajoneuvon osalta tietoja ei ole saatu kerättyä.

162 §. *Katsastuksen jälkitarkastus.* Pykälän nimike muutettaisiin koskemaan tarkemmin katsastuksen jälkitarkastusta. Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin tarkennus siitä, mistä ajankohdasta alkaa kuukauden määräaika jälkikatsastuksen suorittamiselle. Määräaika alkaisi katsastuksen hylkäämisestä. Lisäksi momenttiin tehtäisiin korjauksia kieliasuun.

164 §. *Määräaikaiskatsastusta koskevien säännösten soveltaminen muihin katsastuksiin.* Pykälä kumottaisiin. Jatkossa laissa annettaisiin aineelliset säännökset katsastuksesta tarkemmin katsastuslajeittain.

166 §. *Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet.* Pykälän *1 momentin* ja *2 momentin 1 kohdan* sanamuodot muutettaisiin passiiviin. Wienin kansainvälisen tieliikennesopimuksen heinäkuussa 2022 voimaan tulevan muutoksen mukaan kuljettajavaatimus voidaan täyttää myös automaattisen ajojärjestelmän avulla. Jatkossa ajoneuvossa ei siten välttämättä ole ihmiskuljettajaa, ainakaan perinteiseen tapaan. Suomessa tieliikenteen automaation etenemiseen on jo varauduttu esimerkiksi tieliikennelain uudistuksen yhteydessä, jolloin siinä olevat ilmaisut muokattiin pääsääntöisesti passiiviin. Tarkoitus on, että myös automaattisella ajojärjestelmällä varustettuun, koenumerotodistuksen perusteella liikenteessä käytettävään ajoneuvoon voidaan suorittaa tarvittaessa tekninen tienvarsitarkastus.

Samalla *2 momentin 1 kohtaa* muutettaisiin siten, että tarvittavien todistusten esittäminen viranomaiselle olisi mahdollista myös sähköisesti. Pääosin voimassa olevien asiakirjojen olemassaolo voidaan todentaa Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämistä sähköisistä järjestelmistä, etenkin liikenneasioiden rekisteristä, mutta sähköisyys voidaan toteuttaa myös muilla tavoin. Samalla viranomaisen oikeus saada nähtäväkseen tarvittavat asiakirjat ei olisi riippuvainen velvollisuudesta pitää asiakirjat ajoneuvossa mukana.

189 §. *Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu.* Pykälän *6 kohtaa* täydennettäisiin uudella sääntelyllä. Kohtaa täydennettäisiin niin, että siinä viitattaisiin uuteen 6 a §:ään, jolla kielletään vaatimustenvastaisen pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän myynti ja asentaminen. Päästömanipulaatioiden kitkemiseksi on edellä ehdotuksessa selostetun mukaisesti välttämätöntä, että päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynti ja asentaminen kiellettäisiin aiempaa yksikäsitteisemmin.

Uutta pykälässä olisi se, että sanktiointi ulottuisi myös myyntiin pelkän muuttamisen sijasta. Oikeustila on tällä hetkellä epäselvä, mistä syystä sitä on syytä selkeyttää. Momenttia täydennettäisiin niin, että talouden toimija voitaisiin määrätä maksamaan seuraamusmaksu, mikäli se tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoisi 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa. Päästömanipulaatiotoiminnan moitittavuu-

den kannalta on perusteltua että, pykälä kattaisi nimenomaisesti ajoneuvoon toteutettavaa päästömanipulaatiota koskevien laitteiden myynnin ja asentamisen. Asentaminen kattaisi kiellettyjen päästömanipulaatioiden toteuttamista koskevat mahdolliset ajoneuvoon tehtävät muutostyöt. Ehdotettavan 6 a §:n mukaan talouden toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon sellaista pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmää tai moottorin ohjausjärjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä. Ehdotuksen 7 a §:n 4 momentin mukaan ajoneuvoon toteutettu päästömanipulaatio on kiellettyä ajoneuvon muuttamista.

Ajoneuvolain kokonaisuudistusta koskevan hallituksen esityksen (HE 177/2020 vp) mukaan ajoneuvolain 189 §:n 6 kohta koskee ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen muuttamista sellaiseksi, ettei se enää täytä sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia. Tällä tarkoitetaan sitä, että seuraamusmaksu voidaan määrätä, jos selvästi tieliikenteessä käytettävä ajoneuvo muutetaan tieliikennekäyttöön sopimattomaksi eli vaatimustenvastaiseksi. Hallituksen esityksen mukaan tätä voi olla esimerkiksi ajoneuvon lastutus, jossa ajoneuvon moottorinohjainyksikkö viritetään siten, että ajoneuvon suorituskyky kasvaa, jolloin myös päästöt kasvavat merkittävästi. Ajoneuvo ei silloin vastaa sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia. Lastutus on yksi päästömanipulaatioiden toteuttamistavoista. Säännöksen tarkoituksena on ollut, että tällaisessa tilanteessa talouden toimijalle voitaisiin määrätä seuraamusmaksu. Ajoneuvolain 2 §:n 43 kohdan mukaan talouden toimijalla tarkoitetaan ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen valmistajaa, valmistajan edustajaa, maahantuojaa tai jakelijaa. Jakelijan voidaan tulkita tarkoittavan ajoneuvon järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien tai varusteiden jakelijoita, joita ovat usein ajoneuvojen huollosta ja korjaamisesta vastaavat toimijat ja yritykset, joissa ajoneuvoihin myydään ja asennetaan edellä mainittuja tuotteita. Tästä syystä on perusteltua, että ehdotuksen mukaisesti 189 §:n 6 kohtaan tehdään täsmennys siitä, että taloudelliselle toimijalle voidaan määrätä seuraamusmaksu myös päästömanipulaation aiheuttavien laitteiden myynnin ja asentamisen johdosta. Tällaisella toiminnalla talouden toimija, joka voi olla esimerkiksi yksittäinen toimija tai yritys, joka mainostaa toteuttavansa ajoneuvoon muutoksia, jotka teknisesti tarkoittavat ajoneuvoon tehtäviä päästömanipulaatioita, edesauttaa toiminnallaan lainvastaisen menettelyn toteuttamista. Päästömanipulaatioilla on aikaisemmin kuvatun mukaisesti vaikutuksia ilmanlaatuun ja ihmisten terveyteen, ja niitä tehdään yleensä taloudellisessa hyötymistarkoituksessa. Päästömanipulaatioita toteuttavat toimijat saavat taloudellista hyötyä ja kilpailuetua muiden toimijoiden kustannuksella, jotka noudattavat lakia. On perusteltua, että tällaisten ajoneuvoihin tehtävien muutosten, jotka ovat jo nykylainsäädännön mukaisesti lainvastaisia ja jotka ovat ihmisten terveydelle sekä ympäristölle haitallisia, myyminen ja asentaminen yksiselitteisesti kielletään lainsäädännössä. Kiellon rikkomisesta on oltava mahdollista määrätä seuraamusmaksu.

1**94 §.** *Ajoneuvorikkomus.* Pykälän *1 momentin 13 kohtaa* muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin viittaus pykälässä mainitussa EU-asetuksessa säädettyyn kieltoon tehdä muutoksia kuluvan reagenssin käyttöön perustuviin järjestelmiin. Lainkohta koskisi jatkossa ainoastaan ajoneuvon ajamista ilman kuluvaa reagenssia eli esimerkiksi AdBlue-liuosta. Tässä ei olisi kyse järjestelmän tarkoituksellisesta muuttamisesta vaan virheellisestä käytöstä. Kuluvan reagenssin käyttöön perustuvien järjestelmien muuttaminen olisi päästömanipulaatio, ja sitä koskeva sanktiointi sisältyisi jatkossa 195 §:ään.

195 §. *Liikennevirhemaksu.* Pykälän otsikkoa selkeytettäisiin. Koska ajoneuvolain mukainen liikennevirhemaksu on hallinnollinen seuraamus, sitä koskevan pykälän nimikkeessä ei selkeyden vuoksi olisi sanaa ajoneuvorikkomus, joka viittaa rikosoikeudellisesti sanktioitaviin tekoihin.

Pykälän *2 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen korjaus ja kohdassa viitattaisiin uuteen 7 a pykälään.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin päästömanipulaatioita koskevasta liikennevirhemaksusta, joka määrättäisiin sen maksettavaksi, joka olisi liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jota on tahallaan tai huolimattomuudesta muutettu siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Liikennevirhemaksu koskisi siten nimenomaan ajoneuvon omistajaa tai haltijaa eli esimerkiksi kuljetusyrityksiä, mutta myös luonnollisia henkilöitä. Lain 201 §:n mukaisesti ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta valvova viranomainen eli poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli määräisi liikennevirhemaksun. Valvovalla viranomaisella olisi toimivalta määrätä liikennevirhemaksu oikeushenkilölle, esimerkiksi kuljetusyrityksille sekä luonnolliselle henkilölle.

Liikennevirhemaksu olisi hallinnollinen sanktio päästömanipuloidun ajoneuvon käyttämisestä liikenteessä. Valvova viranomainen voisi määrätä liikennevirhemaksun tekemänsä liikenteenvalvonnan yhteydessä.

Lainkohta sisältäisi kansalliset seuraamukset moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 7 artiklassa säädetyn kiellon rikkomiselle siltä osin kuin kyse on muutosten tekemisestä kuluvan reagenssin käyttöön perustuviin järjestelmiin. Kuluvan reagenssin käyttöön perustuvien järjestelmien muuttaminen on katsottava päästömanipulaatioksi, joten siitä ei tarvittaisi erillistä säännöstä, vaan seuraamukset artiklan rikkomisesta voitaisiin määrätä kysymyksessä olevan momentin nojalla.

Pykälän *4* ja *5 momentissa* säädettäisiin päästömanipulaatiota koskevan liikennevirhemaksun suuruudesta. Suuruus riippuisi siitä, määrätäänkö liikennevirhemaksu luonnolliselle henkilölle vai oikeushenkilölle. Oikeushenkilölle määrättävä liikennevirhemaksu olisi euromäärältään luonnolliselle henkilölle määrättävää liikennevirhemaksua suurempi. Päästömanipulaatioiden sanktiointia halutaan ennen kaikkea kohdistaa kuljetusyrityksiin yksityishenkilöiden sijaan, jotta manipulointien tekeminen tehtäisiin liikenteenharjoittajalle kannattamattomaksi. Tämän vuoksi olisi perusteltua, että oikeushenkilöille määrättävät sanktiot olisivat suurempia.

Liikennevirhemaksun suuruus olisi myös porrastettu ajoneuvon kokonaismassan mukaan kolmelle eri tasolle. Mitä suurempi ajoneuvon kokonaismassa olisi, sitä suurempi liikennevirhemaksu määrättäisiin. Tämä on perusteltua sen vuoksi, että mitä suurempi ajoneuvon massa on, sitä enemmän päästömanipulaatiosta on saatavissa laitonta hyötyä. Lisäksi massaltaan suurempia ajoneuvoja käytetään yleisemmin ammattiliikenteessä, jossa vuosittaiset ajosuoritteet ovat korkeammat. Tällöin tekoa voidaan myös pitää yleisesti moitittavampana.

Liikennevirhemaksun määräämistä koskevat menettelysäännökset sisältyvät voimassa olevaan tieliikennelakiin. Tieliikennelain 160 § mahdollistaa liikennevirhemaksun määräämättä jättämisen tilanteissa, joissa rikkomus on vähäinen tai seuraamuksen määrääminen olisi ilmeisen koh-

tuutonta. Tämä varmistaisi sen, että valvovalla viranomaisella olisi mahdollisuus ottaa tapauskohtaiset olosuhteet huomioon päästömanipulaatiota koskevan liikennevirhemaksun määräämisessä eikä maksun määrääminen johtaisi kohtuuttomaan tilanteeseen.

Päästömanipulaatiotoiminnan taustalla usein on taloudellisen hyödyn tavoittelu. Liikenne- ja viestintäviraston teettämien laskelmien mukaan ajoneuvokohtainen taloudellinen hyöty raskaan kaluston osalta on vuositasolla arvioitu olevan ajoneuvosta tai ajoneuvoyhdistelmästä riippuen keskimäärin noin 3 000–8 000 euroa. Ajoneuvoon tehtyjen kiellettyjen muutosten poistaminen eli ajoneuvon ennallistaminen tarkoittaa puolestaan useissa tapauksissa järjestelmän uusimista kokonaan, josta arvioidaan aiheutuvan keskimäärin noin 15 000–20 000 euron kustannus. Laskelmat perustuvat arvioituihin keskimääräisiin huolto- ja korjauskuluihin sekä vuosittaisiin keskimääräisiin ajosuoritteisiin.

Tiukempi sanktiointi on perusteltua ennaltaehkäisevyyden näkökulmasta. Päästömanipulaatio on käytännössä aina toteutettu tahallisesti, eli teko on itsessään moitittava. Lisäksi sillä tavoitellaan taloudellista hyötyä, kuten polttoainesäästöjä ja huolto- ja korjauskustannusten välttämistä. Saadun taloudellisen hyödyn voidaan katsoa olevan huomattavaa ja lisäksi se vääristää alan kilpailua. Päästömanipulaatiot ovat haitallisia ympäristölle sekä ihmisten terveydelle. Ehdotetun maksun suuruus tulee olla riittävän suuri, jotta se tehokkaasti ennaltaehkäisisi päästömanipulaatioiden tekemistä.

Voimassa olevan lain mukaan päästömanipulaatiotoiminnan voidaan katsoa olevan kiellettyä ajoneuvolain 7 §:n 1 momentin nojalla. Tällöin voimassa olevan lain 195 §:n 2 momentin mukaan toiminnasta voidaan määrätä vain 70 tai 40 euron suuruinen liikennevirhemaksu ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle. Sanktiota voidaan pitää päästömanipulaatiotoiminnan moitittavuuteen nähden varsin vähäisenä.

Voimassa olevan ajoneuvolain 198 §:n mukaan poliisin on mahdollista määrätä ajoneuvo ajokieltoon muun muassa silloin, mikäli teknisessä tienvarsitarkastuksessa todetaan, että ettei ajoneuvo rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan täytä laissa tai lain nojalla säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä ajoneuvon ajokieltoon, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu 7 §:n tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti. Ajokieloon määrääminen ei ole kuitenkaan itsessään riittävä keino päästömanipulaatioiden kitkemiseksi, koska siinä ei puututa ajoneuvoon tehtäviin rakenteellisiin muutoksiin.

Pykälän *6 momentti* vastaisi aiempaa 3 momenttia, ehdotettu *7 momentti* vastaisi aiempaa 4 momenttia, ehdotettu *8 momentti* vastaisi aiempaa 5 momenttia ja ehdotettu *9 momentti* vastaisi aiempaa 6 momenttia. Näiden momenttien sisältö säilyisi ennallaan. Pykälän *9 momenttiin* tehtäisiin kuitenkin pykälän otsikon muuttamisen johdosta tekninen korjaus.

198 §. *Ajokieltoon määrääminen.* Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen korjaus ja kohdassa viitattaisiin uuteen 7 a §:ään.

200 §. *Valvontakatsastukseen määrääminen.* Pykälän *1 momentista* siirrettäisiin muuta kuin valvontakatsastukseen määräämistä koskevat säännökset uusiksi 200 a ja 200 b §:ksi.

200 a §. *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen valvontakatsastuksessa.* Pykälä olisi uusi. Pykälässä säädettäisiin ajoneuvon hyväksymisestä ja hylkäämisestä valvontakatsastuksessa. Pykälään siirrettäisiin 200 §:n 1 momentista ajoneuvon hyväksymistä ja hylkäämistä valvontakatsastuksessa koskevat säännökset.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin valvontakatsastukseen sovellettavista säännöksistä. Säännöstä täsmennettäisiin viittausten osalta.

Pykälän *2 momenttiin* siirrettäisiin 200 §:n 6 momentti. Säännökseen ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia.

Pykälän *3 momenttiin* otettaisiin oikeustilaa selkeyttävä säännös, jonka mukaan kaikkien poliisin ilmoittamien tarkastuskohteiden olisi oltava korjattu, jotta ajoneuvo voitaisiin hyväksyä katsastuksessa.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon hylkäämisestä valvontakatsastuksessa. Momentin mukaisesti ajoneuvo olisi hylättävä katsastuksessa tilanteessa, jossa ajoneuvoa ei hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä.

200 b §. *Valvontakatsastuksen sisältö.* Pykälä olisi uusi ja siinä säädettäisiin valvontakatsastuksen sisällöstä.

Pykälän *1 momenttiin* siirrettäisiin säännökset 160 §:n 3 momentista määrättävien valvontakohteiden osalta. Säännökseen kieliasuun tehtäisiin korjauksia, jotta se vastaisi aiempaa paremmin tarkastuskohteiden merkinnän käytännön tapaa. Merkintöjä ei tehdä yksinomaan katsastus- tai rekisteröintitodistukseen, vaan asiasta annetaan kuljettajalle erillinen asiakirja (*valvontailmoitus*), jonka ohelle säädettäisiin oikeudesta tehdä merkintä katsastus- tai rekisteröintitodistukseen.

Pykälän *2 momentti* olisi uusi ja siinä säädettäisiin ajoneuvon kunnon tarkastamisesta tilanteessa, jossa poliisimies, tullimies tai rajavartiomies ei ole määrännyt valvontakatsastuksen tarkastuskohteita. Tällöin ajoneuvon kunto olisi tarkastettava määräaikaiskatsastuksen laajuudessa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin tarkastuskohteiden tarkastamisessa sovellettavasta menettelystä.

Pykälän *4 momentti* olisi uusi. Siinä säädettäisiin sellaisen ajoneuvon valvontakatsastuksen alasta, jota ei koske määräaikaiskatsastusvelvollisuus siten, että ajoneuvon olisi oltava sitä koskevien säännösten ja määräysten mukaisessa kunnossa, turvallinen käytettäväksi liikenteessä, siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja ja että siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein.

Pykälän *5 momenttiin* siirrettäisiin 200 §:n 1 momentista säännökset mahdollisuudesta määrätä ajoneuvo yksityiskohtaisemmin tarkastettavaksi. Momentin sanamuotoja täsmennettäisiin vastaamaan kielellisesti selkeämmin säännöksen tarkoitusta ja käytäntöä.

202 §. *Auton ja sen perävaunun hyväksynnässä sovellettavat mittojen ja massojen raja-arvot.* Pykälää muutettaisiin siten, että siinä otettaisiin huomioon turvallisuusasetuksen (EU) 2019/2144 voimaantulo. Asetus koskee autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisia M-, N- ja O-ajoneuvoluokkia, ja se tulee voimaan porrastetusti: uusille ajoneuvotyypeille 6.7.2022 ja ajoneuvon käyttöönotolle 7.7.2024. Asetuksella kumotaan muun muassa aiempi turvallisuusasetus (EY) N:o 661/2009. Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY muuttamisesta annettu komission asetus (EU) N:o 1230/2012 kumoutuu turvallisuusasetuksen (EU) 2019/2144 myötä. Momenttiin tehtäisiin tarpeelliset muutokset ja lisäykset, joilla huomioitaisiin turvallisuusasetuksen 2019/20144 voimaantulo. Jatkossa myös auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 42 tai 45 artiklaa

tai sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä niiden yleisten rakenteellisten ominaisuuksien ja turvallisuuden osalta sovellettavista yhtenäisistä menettelyistä ja teknisistä eritelmistä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 6 artiklan 3 kohtaa, voitaisiin hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena.

7.2 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 22 §:n muuttamisesta

22 §. *Katsastustoimipaikkojen toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset.* Pykälän *3 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus määräaikaiskatsastuksia suorittavalta katsastustoimipaikalta edellytettävistä laitteista. Pykälän 1 ja 2 momentti säilyisivät ennallaan.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin lisäämällä Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus määrätä tarkemmin myös muista kuin ajoneuvon katsastukseen liittyvistä soveltuvista katsastuslaitteista. Määräysvaltuuden laajentaminen olisi tarpeen, jotta ajoneuvoon kohdistuvat muut kuin katsastukselliset velvoitteet voitaisiin suorittaa asianmukaisin laittein. Voimassa olevaa määräysvaltuutta ei voida katsoa ulotettavan kattamaan sellaisia uusia tarkastuskohteita, joilla ei ole vaikutusta ajoneuvon liikennekelpoisuuden arviointiin ilman, että määräysvaltuuden alan laajentuminen katsastusdirektiivin ulkopuolisiin tarkastelukohteisiin ja niiden edellyttämiin toimenpiteisiin huomioidaan lain tasolla. Käytännössä ajonaikaisten kulutustietojen keräämisestä annettu täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/392 edellyttää, että jatkossa katsastustoimipaikalla on teknisiltä ominaisuuksiltaan sellaiset laitteet, joilla ajoneuvon määräaikaiskatsastuksen yhteydessä kerättävät tiedot voidaan kerätä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi ehdotetun ajoneuvolain 152 a §:n nojalla tietojen toimittamisesta komissiolle.

7.3 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

2 §. *Yleiset määritelmät.* Määritelmiin lisättäisiin uudeksi *12 kohdaksi* automaattisen ajojärjestelmän määritelmä. Se vastaa sanatarkasti Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen lisättyä määritelmää. Sopimuksen muutokset on hyväksytty YK:ssa, ja ne tulivat voimaan heinäkuussa 2022. Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen lisättiin samalla myös dynaamisen hallinnan määritelmä. Sillä tarkoitetaan kaikkien ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavien reaaliaikaisten operationaalisten ja taktisten toimintojen suorittamista. Näihin kuuluvat ajoneuvon sivu- ja pituussuuntaisen liikkeen hallinta, tieympäristön tarkkailu, tieliikenteen tapahtumiin reagointi sekä ohjausliikkeiden suunnittelu ja niistä ilmoittaminen muulle liikenteelle. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ei kuitenkaan tässä vaiheessa lisättäisi dynaamisen hallinnan määritelmää, koska sitä ei toistaiseksi käytetä lain säännöksissä.

Poiketen lain yleisesti systematiikasta määritelmä ehdotetaan lisättäväksi yleisiin määritelmiin, vaikka sitä käytetään laissa toistaiseksi vain kerran. On kuitenkin todennäköistä, että liikenteen automaation kehityksen myötä automaattisilla ajojärjestelmillä varustettuihin ajoneuvoihin kohdistuu jatkossa enemmän sääntelyä myös liikenteen palveluista annetussa laissa.

17 §. *Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*. Pykälän *3 momenttia* muutettaisiin siten, että rekisteröintivelvollisuudesta voitaisiin poiketa myös silloin, kun kuljetuksiin käytetään automaattisella ajojärjestelmällä varustettua ajoneuvoa Liikenne- ja viestintäviraston antaman koenumerotodistuksen perusteella. Muutoksella pyritään mahdollistamaan automaattisten ajoneuvojen avulla tarjottavien liikkumisen palveluiden liiketoimintamallien testaaminen.

Ehdotettu muutos liittyy ajoneuvolakiin lisättävään uuteen 116 a §:ään, joka tarkentaa koenumerotodistuksella varustettujen ajoneuvojen testaamista ja kokeilua koenumerotodistusmenettelyn perusteella. Tällaiset automaattiset ajoneuvot ovat testivaiheessa, joten niitä ei voida tyyppihyväksyä eikä niille voida antaa yksittäishyväksyntää. Tämän johdosta niitä ei voida rekisteröinnin edellyttämällä tavalla katsastaa eikä siten myöskään tavanomaiseen tapaan rekisteröidä. Koenumerokilvet ja –todistus tarkoittavat kuitenkin sitä, että ajoneuvot saavat rekisterinumeroa vastaavan yksilöintitunnisteen, ja ne merkitään ehdotetun ajoneuvolain 116 a §:n 4 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään luetteloon, joka muodostaa sähköisen rekisterin. Tällä tavoin täytetään muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 12 kohta, joka edellyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättävän yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset tilanteessa, jossa ajoneuvoilla ei ole tavanomaisia rekisterinumeroita.

231 §. *Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä.* Pykälän *3 momenttia* muutettaisiin rajaamalla aiempaa tarkemmin luonnollisen henkilön nimeä koskevat tiedonluovutuksen rajoitukset säännöksellä tavoitellun turvan laajuuteen. Jatkossa luonnollisen henkilön nimeä koskeva tiedonluovutuksen rajoitus koskisi tarkemmin lain 227 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa, 228 ja 229 §:ssä 227–229 §:ssä säädettyjä tilanteita.

Ehdotus vastaisi tarkemmin sääntelyn tavoitteita ulottaa turvakielto kattamaan henkilön nimi sellaisissa tilanteissa, joissa henkilön nimen salaaminen on perusteltavissa. Kyseeseen tulevat nimenomaiset yksittäiset ja ennakoimattomat konkreettiset kohtaamistilanteet, joissa suojan tarve liittyy ensi sijassa siihen, että ajoneuvon rekisteritiedot pyytämällä esimerkiksi julkisesta hakupalvelusta ulkopuolinen taho voisi saada tietoonsa ajoneuvon omistajan tai haltijan nimen. Koska säännös on laadittu fyysiseen kohtaamistilanteeseen liittyvää turvaa silmällä pitäen, ei nimen suoja rekisterissä muilta osin tarjoa sellaista suojaa, jota ei voisi saavuttaa yleisen turvakiellon alan turvin. Yleinen turvakielto kattaa aina kiellon kohteena olevan henkilön kotikunnan, asuinpaikan, osoitteen ja muun yhteystiedon.

7.4 Laki tieliikennelain 52 §:n muuttamisesta

52 §. *Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen.*

Pykälän otsikkoa ja *2 momenttia* muutettaisiin. Ehdotus liittyy ajoneuvolain uuteen 29 a §:ään, jolla selkeytetään tällaisten tavarankuljettimien luonnetta ajoneuvona. Ehdotuksen avulla pyritään siihen, että kevyitä automaattisia tavarankuljettimia voidaan myös jatkossa käyttää jalkakäytävällä. Tavarankuljetus kevyillä jakeluroboteilla alkoi Espoossa keväällä 2022. Laitteet ovat kooltaan pieniä, ja ne liikkuvat kävelynopeudella (keskimääräinen kävelynopeus on 3–6 km/h). Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on kuitenkin noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle. Nämä edellytykset koskisivat jatkossa myös momentissa tarkoitettuja itsestään tasapainottuvia kevyitä sähköajoneuvoja. Lisäksi jatkossakin edellytetään, että jalankulkijalle on annettava esteetön kulku.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotukseen (ajoneuvolaki) sisältyvät seuraavat valtioneuvostolle osoitetut asetuksenantovaltuudet:

1) ehdotetun 145 §:n 4 momentin nojalla muutoskatsastuksen sisällöstä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella;

2) uuden 145 a §:n nojalla voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen tallentamisesta rekisteriin.

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotukseen (ajoneuvolaki) sisältyvät seuraavat Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetut määräyksenantovaltuudet:

1) ehdotetun 7 §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä em. pykälässä tarkoitetuista teknisistä vaatimuksista ja niitä koskevista poikkeuksista;

2) uuden 7 a §:n 1 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista;

3) uuden 7 a §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksia sekä muutosten toteuttamisedellytyksistä sillä edellytyksellä, että muutokset ovat tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi;

4) uuden 7 a §:n 6 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä em. pykälässä tarkoitetuista ajoneuvon muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niistä edellytettävistä selvityksistä sekä vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista;

5) uuden 29 a §:n 2 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kevyen automaattisen tavarankuljettimen mitoista, massoista, valoista, heijastimista, äänimerkistä ja jarrusta;

6) ehdotetun 66 §:n 8 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kansallisen tyyppihyväksynnän ja piensarjatyyppihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävistä tuotteen vaatimustenmukaissuusjärjestelyistä;

7) uuden 80 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä yksittäishyväksyntähakemukseen liitettävän todistuksen sisällöstä;

8) uuden 116 a §:n 6 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetuista annettavista tiedoista ja niiden toimittamistavasta sekä raportoinnin suorittamisesta;

9) ehdotetun 143 §:n 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pykälän 1 momentissa tarkoitetuista muutoksista, jotka edellyttävät muutoskatsastusta, sekä pykälän 2 momentissa tarkoitetuista muutoksista ja vähäisistä muutoksista, jotka eivät edellytä muutoskatsastusta;

10) ehdotetun 160 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset katsastustodistuksen sisällöstä;

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen (ajoneuvolaki) sisältäisi seuraavan pääesikunnan teknillinen tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden:

1) uuden 7 a §:n 7 momentin nojalla Puolustusvoimien pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteriin rekisteröidyn Puolustusvoimien ajoneuvon vähäisistä teknisistä poikkeuksista, jotka ovat tarpeen Puolustusvoimien tehtävien tai ajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen johdosta. Poikkeuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotus (ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettu laki) sisältäisi seuraavan Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden:

1) ehdotetun 22 §:n 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset määräaikaiskatsastuksia suorittavalta katsastustoimipaikalta edellyttävistä laitteista.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat pääosin voimaan vuoden 2023 alusta. Ajoneuvolain muuttamista koskevan lakiehdotuksen päästömanipulaatioita koskevien säännösten ehdotetaan kuitenkin tulevan voimaan vasta 1.6.2024. Päästömanipulaatioita koskeva sääntely edellyttää, että sitä valvovilla viranomaisilla on riittävästi aikaa varautua sääntelyn aiheuttamiin muutoksiin.

10 Toimeenpano ja seuranta

10.1 Päästömanipulaatiot

Ajoneuvolakiin ehdotettavia päästömanipulaatioita koskevia muutoksia tehostettaisiin alalle, kuten kuljetusyrityksille ja korjaamoille järjestettävällä tiedotuksella. Liikennettä valvovana viranomaisena poliisin rooli korostuisi päästömanipulaatiotapausten valvonnassa sekä sanktioiden määräämisessä.

10.2 Automaation edistäminen

Esitykseen sisältyisi uutena oikeussuojakeinona Liikenne- ja viestintäviraston oikeus keskeyttää välittömästi koenumerotodistuksella tehtävä automaatiokokeilu, jos siitä aiheutuu vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle. Käytännössä poliisi saattaisi joutua keskeyttämään tällaisella ajoneuvolla ajamisen ajoneuvolain 198 §:n mukaisesti. Lisäksi automaatiokokeiluihin liittyisi koenumerotodistuksen haltijan velvollisuus raportoida kokeilusta Liikenne- ja viestintävirastolle sekä viraston velvollisuus julkaista kokeiluja koskevia tietoja raporttien perusteella.

10.3 Ajonaikaiset kulutustiedot

Täytäntöönpanoasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on kerättävä tiedot todellisesta ajonaikaisesta polttoaineen- ja energiankulutuksesta osana määräaikaiskatsastusta. Tietojen kerääminen on aloitettava 20.5.2023, ja velvollisuus koskee 1.1.2021 tai sen jälkeen rekisteröityjä uusia henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja. Jäsenvaltiot saavat toimittaa tietoja myös aiemmin. Myös ajoneuvovalmistajien on kerättävä todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot 1.1.2021 tai sen jälkeen rekisteröidyistä uusista henkilöautoista ja kevyistä hyötyajoneuvoista.

Valmistajien ja jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa kalenterivuoden aikana kerätyt todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle käyttäen Euroopan ympäristökeskuksen toimittamia tiedonsiirtomenettelyjä. Suomessa katsastusasemien tulee kerätä tiedot todellisista ajo-olosuhteista ja toimittaa ne Liikenne- ja viestintävirastolle. Virasto ilmoittaa kerätyt tiedot Euroopan ympäristökeskukselle.

10.4 Käyttövoimien muutokset

Konversioiden teknologianeutraali edistäminen nykyistä joustavammin kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin edistäisi ympäristötavoitteita muun ohella fossiilittoman liikenteen tiekartan kirjausten mukaisesti. Laajamittainen salliminen on kuitenkin uutta toimintaa, joten ajoneuvoihin tehtävien konversioiden turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia tulee seurata.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Puolustusministeriö on valmistellut hallituksen esityksen eduskunnalle sotilasajoneuvolaiksi ja laiksi tieliikennelain muuttamisesta (HE 221/2022 vp), joka on annettu eduskunnalle 20.10.2022. Tällä esityksellä on sisällöllinen yhteys käsillä olevaan esitykseen. Puolustusministeriön esitys ja käsillä oleva esitys ovat toisistaan riippuvaisia ja ne tulisi käsitellä eduskunnassa samanaikaisesti.

Esityksen 1. lakiehdotukseen (ajoneuvolaki) sisältyvien 1 a §:n 1 kohdan ja 2 §:n 36 a kohdan säännösehdotukset ovat riippuvaisia sotilasajoneuvolakia koskevasta esityksestä, sillä niihin olisi lisättävä sotilasajoneuvolain numero. Sotilasajoneuvolain olisi tultava voimaan samanaikaisesti tai ennen näiden muutosten voimaantuloa.

Esityksen 3. lakiehdotukseen (laki liikenteen palveluista) sisältyvä 2 §:ää koskeva säännösehdotus on riippuvainen tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksia koskevan direktiivin täytäntöönpanoa koskevaa lainsäädäntöä koskevasta hallituksen esityksestä (HE 41/2022 vp). Hallituksen esitys on annettu eduskunnalle keväällä 2022.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Yleistä

Esitettävän lainsäädännön tavoitteena on erityisesti ylläpitää liikenneturvallisuutta ja estää ympäristön turmelemista. Nämä tavoitteet huomioon ottaen esitettävällä lainsäädännöllä turvataan perustuslain 7 §:ssä suojattua jokaisen oikeutta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä säädettyä jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön.

Ehdotettu lainsäädäntö on merkityksellistä perustuslain 15 §:ssä säädetyn omaisuuden suojan, 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden, 20 §:ssä säädetyn vastuun ympäristöstä, 21 §:n säädetyn oikeusturvan ja norminantovaltuuksia koskevan 80 §:n kannalta.

12.2 Seuraamuksia koskeva sääntely

Esitykseen sisältyy uutta päästömanipulaatioita koskevaa seuraamussääntelyä, joka on merkityksellistä perustuslain 21 §:ssä säädetyn oikeusturvaperusoikeuden kannalta.

Ehdotetun ajoneuvolain 189 §:n 6 kohdan mukaisen seuraamusmaksun määräisi Liikenne- ja viestintävirasto. Ehdotetun 195 §:n mukaisen liikennevirhemaksun määräisi ajoneuvolain 201 §:n mukaisesti ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta valvova viranomainen eli poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli.

Lainvalmistelukäytännöstä löytyy melko niukasti kannanottoja siihen, millä edellytyksillä ja perusteilla valinta hallinnollisten seuraamusmaksujen ja rikosoikeudellisen sääntelyn välillä on tehtävä. Lähtökohdaksi on tässä esityksessä kuitenkin asetettu, että vaikka seuraamusvaihtoehto olisi sakkorangaistus, rikosoikeudellisen järjestelmän käyttö on viimesijaista. Rikosoikeudellisen järjestelmän käyttäminen ja tietyn teon rangaistavaksi säätäminen ilmentävät suurempaa paheksuntaa moitittavaa tekoa kohtaan, minkä vuoksi vain moitittavin käyttäytyminen on syytä sanktioida rikosoikeudellisesti. Myös se on tärkeää, että rikoslakia ei lähtökohtaisesti rasitettaisi moitittavuudeltaan vähäisillä teoilla.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on todennut, että rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraali hallinnollinen seuraamus (PeVL 9/2018 vp). Vähemmän haitallisiin ja moitittaviin tekoihin, joihin seuraamuksen liittäminen niiden haitallisuus huomioon ottaen on kuitenkin perusteltua, on tämän vuoksi tarkoituksenmukaista liittää hallinnollisia maksuseuraamuksia. Valiokunnan mukaan tällaiset seuraamukset voivat toimia yleisestävästi niiden tehon perustuessa muun muassa valvontaan ja kiinnijäämisriskin suuruuteen sekä seuraamuksen nopeaan määräämiseen. Suomessa on erittäin paljon sakonuhkaisia rikoslain ulkopuolisia tunnusmerkistöjä, joita ei ole tarpeen enää ilman hyväksyttäviä perusteluita lisätä. Toisenlaista kehityskulusta voidaan mainita esimerkiksi vuoden 2020 kesäkuussa voimaan tullut uusi tieliikennelaki, jossa vähäisimmät tieliikenteen rikkomukset irrotettiin kokonaisuudessaan rikosoikeudesta sanktioimalla ne hallinnollisesti liikennevirhemaksulla (ks. HE 180/2017 vp). Tässäkään lakiehdotuksessa ei ehdoteta uusia rikosoikeudellisia sanktioita, vaan esitettävät uudet sanktiot ovat hallinnollisia sanktioita. Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Näistä syistä laissa olisi täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp). Voimassa olevan ajoneuvolain 10 luvussa säädetään seuraamusmaksusta, liikennevirhemaksusta ja sakkorangaistuksella sanktioidusta ajoneuvorikkomuksesta. Säännökset ovat tarkkarajaisia, täsmällisiä ja laillisuusperiaatteen mukaisia. Nyt ehdotetulla sääntelyllä täydennettäisiin ja täsmennettäisiin tätä sääntelyä perustuslain 21 §:n oikeusturvan vahvistamiseksi.

Hallinnollisten seuraamusten suhteen hallinnollista seuraamusmaksua on pidetty viimesijaisena hallinnollisena seuraamuksena. On katsottu, että hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa harkittaessa on aina arvioitava, ovatko valvontatoiminnalla tavoitellut päämäärät saavutettavissa lievemmin keinoin tai muilla hallinnollisilla seuraamuksilla. Hallinnollisen seuraamusmaksun käyttöä puoltavana on nähty etenkin se, että hallinnollisen ohjauksen keinojen tai rikkomuksen johdosta määrättäviä muita hallinnollisia seuraamuksia ei voida pitää riittävinä tai tarkoituksenmukaisina, mutta rikkomusten laatu ei ehdottomasti edellytä rikosoikeudellisen järjestelmän käyttöä.

Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan siihen, että hallinnollisia sanktioita koskevan sääntelyn tulee olla oikeasuhtaista eli suhteellisuusperiaatteen mukaista (PeVL 15/2014 vp sekä PeVL 17/2012 vp ja siinä mainitut lausunnot). Seuraamusmaksua koskevassa sääntelyssä oikeasuhtaisuuden vaatimus täytetään sillä, että seuraamusmaksulle ei ole lakisääteistä alarajaa ja suuruuden määrittämisessä otetaan huomioon tapauskohtaiset olosuhteet laissa

säädetyllä tavalla. Seuraamusmaksua ei määrätä tilanteissa, joissa rikkomukset ovat vähäisiä tai joissa maksun määrääminen on kohtuutonta. Seuraamusmaksun sijaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen.

Liikennevirhemaksun oikeasuhtaisuuden vaatimus täytetään sillä, että sen suuruus olisi yhtäältä porrastettu ajoneuvon kokonaismassan mukaan kolmelle eri tasolle. Mitä suurempi ajoneuvon kokonaismassa olisi, sitä suurempi liikennevirhemaksu määrättäisiin. Tämä olisi perusteltua sen vuoksi, että mitä suurempi ajoneuvon massa on, sitä enemmän päästömanipulaatiosta on saatavissa laitonta hyötyä. Lisäksi massaltaan suurempia ajoneuvoja käytetään yleisemmin ammattiliikenteessä, jossa vuosittaiset ajosuoritteet ovat korkeammat. Tällöin tekoa voidaan myös pitää yleisesti moitittavampana. Liikennevirhemaksun suuruus riippuisi toisaalta myös siitä, määrätäänkö liikennevirhemaksu luonnolliselle henkilölle vai oikeushenkilölle. Oikeushenkilölle määrättävä liikennevirhemaksu olisi euromäärältään luonnolliselle henkilölle määrättävää liikennevirhemaksua suurempi. Päästömanipulaatioiden sanktiointia halutaan ennen kaikkea kohdistaa kuljetusyrityksiin yksityishenkilöiden sijaan, jotta manipulointien tekeminen tehtäisiin liikenteenharjoittajalle kannattamattomaksi. Tämän vuoksi olisi perusteltua, että oikeushenkilöille määrättävät sanktiot olisivat suurempia.

Liikennevirhemaksun määräämistä koskevat menettelysäännökset sisältyvät jo voimassa olevaan tieliikennelakiin. Tieliikennelain 160 § mahdollistaa liikennevirhemaksun määräämättä jättämisen tilanteissa, joissa rikkomus on vähäinen tai seuraamuksen määrääminen olisi ilmeisen kohtuutonta. Tämä varmistaisi sen, että valvovalla viranomaisella olisi mahdollisuus ottaa tapauskohtaiset olosuhteet huomioon päästömanipulaatiota koskevan liikennevirhemaksun määräämisessä eikä maksun määrääminen johtaisi kohtuuttomaan tilanteeseen.

Esityksen mukaista päästömanipuloinnista määrättävää seuraamusmaksua ja liikennevirhemaksua voidaan perustella erityisesti perustuslain 20 §:n kannalta. Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Ajoneuvoihin tehtävät päästömanipuloinnit kasvattavat ajoneuvojen tuottamia lähipäästöjä, jotka ovat haitallisia ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Ajoneuvojen päästöjen manipulointi toteutetaan yleensä taloudellisessa hyötymistarkoituksessa tai ajoneuvon suorituskyvyn lisäämiseksi. Päästömanipuloinnista määrättävälle seuraamusmaksulle ja liikennevirhemaksulle voidaan katsoa olevan perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä ja painava yhteiskunnallisen tarve. Koska päästömanipulaatiotoimintaa tehdään taloudellisessa hyötymistarkoituksessa tai ajoneuvon suorituskyvyn parantamistarkoituksessa, merkitsee se, että päästömanipulaatio on lähtökohtaisesti tarkoituksellista toimintaa. Oikeasuhtaisuussyistä sanktiosääntely olisi tarkoituksenmukaista rajata tahalliseen ja tuottamukselliseen toimintaan.

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että määrältään suuri seuraamusmaksu korostaa oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia (PeVL 14/2018 vp). Valiokunta on pitänyt ongelmallisena, jos euromäärältään suuria hallinnollisia seuraamuksia koskeva päätöksentekovalta keskittyy yhdelle virkamiehelle (PeVL 24/2018 vp). Seuraamusmaksun enimmäissuuruus ei siten voi olla kovin korkea, jos sitä ei määrätä kollegiaalisessa päätöksentekomenettelyssä. Kuitenkin joitakin enimmäismäärään sidottuja seuraamusmaksuja koskevaa määräämistoimivaltaa on muualla lainsäädännössä perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella osoitettu hallintoviranomaiselle myös ilman kollegiaalisen päätöksenteon vaatimusta (esim. yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain mukainen rikkomus- ja seuraamusmaksu /PeVL 28/2014 vp, työsopimuslain mukainen seuraamusmaksu /PeVL 9/2012 vp, jätelain mukainen laiminlyöntimaksu /PeVL 58/2010 vp). Näiden hallinnollisten sanktioiden kiinteä euromääräi-

nen enimmäissuuruus vaihtelee 30 000 ja 500 000 euron välillä. Ehdotettu Liikenne- ja viestintäviraston oikeushenkilölle määräämä seuraamusmaksu voisi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti talouden toimijan, tutkimuslaitoksen ja hyväksytyn asiantuntijan edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, enimmäissuuruus olisi 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään 1 prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Vastaavasti liikennevirhemaksun enimmäissuuruus rajoittuisi ajoneuvon massan mukaan porrastettuna 30 000 euroon oikeushenkilölle ja 3 000 euroon luonnolliselle henkilölle. Perustuslakivaliokunnan lausunnot huomioon ottaen tällaisia hallinnollisia seuraamuksia ei ole pidettävä ongelmallisena oikeusturvan kannalta.

12.3 Päästömanipulaatioita koskeva sääntely

Perustuslain 15 §:ssä säädetään omaisuuden suojasta. Pykälän 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Perustuslain 18 §:ssä säädetään elinkeinovapaudesta. Pykälän 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut, että omaisuus ei ole perustuslain suojaama kaikkia käyttörajoituksia vastaan, ja että omistajan oikeuksia voidaan rajoittaa lailla, joka täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaaditut yleiset edellytykset (PeVM 25/1994 vp). Valiokunta viittasi tässä yhteydessä omaisuudensuoja-asioissa jo pitkään noudatettuun tulkintalinjaan, jonka mukaan omistajan varallisuusoikeuksille annettava suoja ei ole ehdotonta, vaan tavallisella lailla voidaan säätää rajoituksia, jotka eivät loukkaa omistajan normaalia, kohtuullista ja järkevää omaisuudenkäyttöä. Myös sopimusvapaus saa suojaa omaisuudensuojan kautta.

Perustuslakivaliokunta on todennut, että perusoikeuksien yleisistä rajoituskriteereistä suhteellisuusvaatimus merkitsee niin omaisuudensuojan kuin elinkeinon harjoittamisoikeudenkin kannalta sitä, että perusoikeuden rajoituksen tulee olla välttämätön hyväksyttävän tarkoituksen saavuttamiseksi eikä se saa mennä pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa kyseiseen perusoikeuteen (PeVL 24/1998).

Esityksessä ehdotetaan sääntelyä, jonka mukaan ajoneuvoon toteutettu päästömanipulaatio olisi kiellettyä ajoneuvon muuttamista (ajoneuvolaki 6 a § ja 7 a § 4 mom.). Päästömanipuloinnilla tarkoitetaan pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvon ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena suurempi kuin ennen muutosta. Yhtenä kiellon tavoitteena olisi vähentää liikenteen päästöjä kitkemällä päästömanipulaatioihin perustuvaa liiketoimintaa. Ehdotettu sääntely on merkityksellistä perustuslaissa turvatun elinkeinovapauden kannalta, joskaan ehdotetulla sääntelyllä ei sinänsä ole tarkoitus rajoittaa elinkeinovapautta uudella sääntelyllä, vaan selkeyttää voimassa olevan lainsäädännön tilaa ja tarkoitusta, sillä päästömanipulaation voidaan jo katsoa kielletyksi ajoneuvolain 7 §:n vastaisena toimintana. Oikeustila ei kuitenkaan ole tulkinnallisesti selkeä, mistä syystä ehdotetaan esityksen mukaisia säännöksiä.

Esityksessä ehdotettavalla päästömanipulaatiot kieltävällä sääntelyllä olisi vaikutusta päästömanipulaatiossa käytettäviä tuotteita ja palveluita myyvien toimijoiden elinkeinonharjoittamiseen. Tällaisia toimijoita ovat esimerkiksi kansainväliset myyntialustat, kuljetusyritykset, joiden liiketoiminta perustuu kuljetuksiin, tai Suomessa sijaitsevat korjaamot, joissa päästömanipulaatioita tehdään. Ehdotuksilla voisi olla vaikutusta luonnollisten henkilöiden omaisuuden suojaan, sillä päästömanipulaatiot kieltävä sääntely rajoittaisi heidän vapautta päättää omaisuu-

tensa käytöstä. Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla edistettäisiin tasapuolisia kilpailuedellytyksiä ammattiliikenteessä. Ehdotuksilla ei katsota olevan rajoittavaa vaikutusta ajoneuvomarkkinoilla toimivien yrityksien elinkeinovapauteen, eikä mainitut seikat huomioon ottaen ehdotusta voitaisi pitää kohtuuttomana omaisuudensuojan tai elinkeinovapauden rajoituksena. Esityksessä ehdotetulla päästömanipulaation kiellolla pyrittäisiin turvaamaan perustuslain 20 §:n mukaisen ympäristöä koskevan perusoikeuden toteutuminen.

12.4 Ajonaikaisia kulutustietoja koskeva sääntely

Täytäntöönpanoasetuksessa esitetyillä uusilla ajonaikaisten kulutustietojen seurantaan ja ilmoittamiseen liittyvillä velvoitteilla saattaa olla vaikutuksia katsastuspaikkojen edellytyksiin harjoittaa liiketoimintaansa, jos niiden on hankittava uusia laitteistoja. Esityksessä ehdotettavassa ajoneuvolain 152 a §:ssä säädettäisiin kulutustietojen keräämisestä määräaikaiskatsastuksen yhteydessä. Tällöin ehdotuksella voi olla merkitystä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden ja 15 §:ssä säädetyn omaisuudensuojan kannalta.

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Esityksessä ehdotettu sääntely saattaisi tarkoittaa sitä, ettei olemassa olevalla katsastusvälineistöllä välttämättä pystyttäisi mittaamaan ajonaikaisia kulutustietoja, vaan osa katsastusasemista joutuisi uusimaan OBD-skannereitaan sääntelyn takia. OBD-skannerit ovat kuitenkin sellaista välineistöä, joka jokaisella katsastusasemalla täytyy jo nykyistenkin tehtävien hoitamiseksi olla. Lisäksi skannerit joudutaan joka tapauksessa uusimaan tietyin väliajoin. Vaikka ehdotettu sääntely saattaisi aiheuttaa kustannuksia joillakin katsastusasemilla, olisivat kustannukset maltillisia. Ehdotuksella osaltaan edistettäisiin perustuslain 20 §:n mukaisen ympäristöä koskevan perusoikeuden toteutumista, koska kerättävien tietojen avulla voitaisiin paremmin valvoa ja seurata auton tyyppihyväksynnässä ilmoitettujen kulutuslukemien toteutumista verrattuna todelliseen liikennekäyttöön.

12.5 Asetuksenantovaltuudet

Perustuslain 80 §:n 1 momentissa säädetään asetuksen antamisen perusteista. Lainkohdan mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voidaan valtuuttaa antamaan asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lakiin.

Asetuksenantovaltuuksiin on perustuslakivaliokunnan käytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti muistuttanut siitä, että perustuslain säännökset rajoittavat joka tapauksessa suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten sisältöä, eikä asetuksella siten voida antaa yleisiä oikeussääntöjä lain alaan kuuluvista asioista (esim. PeVL 10/2014 vp, PeVL 58/2010 vp, s. 3/I ja PeVL 44/2010 vp, s. 4/II).

Esityksen 1. lakiehdotus ajoneuvolain muuttamisesta sisältää kaksi uutta valtioneuvostolle osoitettua asetuksenantovaltuutta. Ehdotetun ajoneuvolain 145 §:n 4 momentin mukaan muutoskatsastuksen sisällöstä voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin muutoskatsastuksen sisällöstä ja siinä tarkastettavista kohteista. Asetuksenantovaltuus mahdollistaisi lakitason sääntelyn tarkentamisen.

Ehdotetun ajoneuvolain 145 a §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen muutoskatsastusta koskevien tietojen tallentamisesta rekiste-

riin. Pykälän 1 momentissa on rekisteriin tallennettavia tietoja koskeva perussäännös, jolla täsmennettäisiin, mitä muutoskatsastusta koskevia tietoja katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin.

Molemmat asetuksenantovaltuudet ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Niille on lain tasolla riittävät perussäännökset, ja valtioneuvoston asetuksella voidaan ainoastaan tarkentaa lakitason sääntelyä. Sisällöllisesti kyse on sellaisesta yksityiskohtaisesta ja teknisluontoisesta sääntelystä, josta ei perustuslain mukaan ole säädettävä lailla.

12.6 Määräyksenantovaltuudet

Perustuslain 80 §:n 2 momentissa säädetään lainsäädäntövallan siirtämisen perusteista. Lainkohdan mukaan myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi edellytetään tällaisen valtuutuksen olevan soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut, että muu kuin perustuslain 80 §:n 1 momentissa mainittu asetuksenantaja voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Perustuslakivaliokunta on lisäksi todennut, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaisiin valtuuksiin kohdistuu yleistä tarkkarajaisuutta koskeva pidemmälle menevä vaatimus, jonka mukaan valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa (ks. esim. PeVL 17/2018 vp, PeVL 34/2012 vp ja PeVL 46/2001 vp). Lisäksi perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti muistuttanut, että perustuslain säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien määräysten sisältöä (ks. esim. PeVL 10/2016 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 58/2010 vp ja PeVL 44/2010 vp).

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettavat määräyksenantovaltuudet on eritelty tarkemmin jaksossa 8. Määräyksenantovaltuudet koskisivat teknisluonteista ja yksityiskohtaista sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Määräyksenantovaltuudet liittyvät asioihin, joissa Liikenne- ja viestintävirastolla on erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Ehdotetut valtuussäännökset määräysten antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Ehdotetut määräyksenantovaltuudet eivät sisällä valtuuksia asioista, joista tulisi säätää lailla, vaan kaikissa esitettävissä valtuussäännöksissä on kyse lakia tarkentavien määräysten antamisesta.

Vastaavasti ajoneuvolain 7 a §:n 7 momentissa Puolustusvoimien pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ehdotettava määräyksenantovaltuus koskisi teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston tehtävistä säädettäisiin tarkemmin sotilasajoneuvolaissa. Määräyksenantovaltuuden perustana olisivat riittävät perussäännökset ajoneuvolaissa, joita määräys ainoastaan tarkentaisi.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ajoneuvolain (82/2021) 16 §:n 2 momentti, 127 ja 128 §, 158 §:n 3 momentti ja 164 §,

muutetaan 1 §, 2 §:n 5, 7, 19, 23 ja 54 kohta, 7 §, 13 §:n 2 momentin 2 ja 10 kohta sekä 5 momentti, 14 §:n 2 momentin 1 kohta ja 3 momentti, 17 §:n 2 momentti, 18 §:n 1 ja 2 momentti, 30 §:n 1 momentti, 32 §, 66 §:n 4, 7 ja 8 momentti, 78 §, 82 §:n 2 momentti, 91 §, 92 §:n 1—3 momentti, 93 §:n 1 momentti, 96 §:n 1 ja 2 momentti, 112 §:n 3 momentti, 116 §:n 1 momentti, 119 §, 5 luvun otsikko, 125, 126 ja 129–132 §, 134 §:n 1 momentin 2 kohta ja 2 momentti, 135 §, 136 §:n 2 momentin 2 kohdan a ja c alakohta sekä ja 3 momentti, 138 §, 139 §:n 4 momentin 5 kohta, 140 §:n 1 momentti, 142 §:n 1 ja 3 momentti, 143 §:n 1 momentti ja 2 momentin 2, 7 ja 8 kohta sekä 3 momentti, 144 §:n 1 momentin 1 kohta, 6 kohdan b alakohta ja 7 kohta, 145 §, 147 §:n 1 momentin 3 kohta, 148 ja 149 §, 150 §:n 3 ja 4 momentti, 151 §:n 2 momentti, 153, 155 ja 156 §, 157 §:n otsikko ja 3 momentti, 159 §:n 1 ja 2 momentti, 160 ja 161 §, 162 §:n otsikko ja 1 momentti, 166 §:n 1 momentti ja 2 momentin 1 kohta, 189 §:n 6 kohta, 194 §:n 1 momentin 13 kohta, 195 §, 198 §:n 3 momentti sekä 200 ja 202 §, sekä

lisätään lakiin uusi 1 a §, 2 §:ään uusi 3 a, 32 a , 36 a ja 42 a kohta, lakiin uusi 6 a, 7 a, 29 a, 80 a ja 116 a §, 133 §:ään uusi 4 momentti, 139 §:n 2 momenttiin uusi 4 a kohta, lakiin uusi 145 a , 145 b, 147 a, 152 a, 200 a ja 200 b § seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tämä laki koskee tieliikennelaissa (729/2018) tarkoitetulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien:

1) teknisiä vaatimuksia;
2) luokitusta;
3) hyväksymistä;
4) rekisteröintiä;
5) katsastusta;
6) teknisiä tienvarsitarkastuksia;
7) luvanvaraista korjaamista; ja
8) tilapäistä liikenteessä käyttämistä.

Lisäksi tämä laki koskee muun muassa uusien ajoneuvojen sekä eräiden ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden maahantuontia, myytäväksi valmistamista, kaupan pitämistä, myyntiä ja muuta luovuttamista.

1 a §

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

1) sotilasajoneuvolaissa (/) tarkoitettuihin sotilasajoneuvoihin;
2) potkukelkkaan, leikkiajoneuvoon tai muuhun vastaavaan liikkumisen apuvälineeseen, jota ei ole varustettu moottorilla;
3) pyörätuoliin tai muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Ajoneuvoon, jota saa käyttää yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella, sovelletaan ainoastaan:
1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;
2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta;
3) 178 §:ssä säädettyä ajoneuvon korjausvelvoitetta ja takaisinkutsua;
4) seuraamuksia koskevaa 10 lukua;
5) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä; ja
6) 200 §:ssä säädettyä valvontakatsastukseen määräämistä.

Automaattisella ajojärjestelmällä varustettuun ajoneuvoon, jota käytetään liikenteessä koenumerotodistuksen perusteella, sovelletaan ainoastaan:
1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;
2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta;
3) 13 §:n 2 momentin 1–5, 10 ja 12 kohdan ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevia vaatimuksia;
4) 116 §:n koenumerotodistusta ja koenumerokilpiä koskevaa sääntelyä;
5) 116 a §:n automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistusta koskevia säännöksiä;
6) 119 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää koenumerotodistus ajoneuvossa mukana ajon aikana;
7) 165–167 §:n säännöksiä teknisestä tienvarsitarkastuksesta;
8) 194 §:n 1 momentin 6, 9–11 ja 14 kohdassa säädettyä ajoneuvorikkomusta koskevaa rikosvastuuta;
9) 196 §:ssä tarkoitettua rikosvastuuta;
10) 197 §:ssä säädettyä toimenpiteistä luopumista; ja
11) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä.

Kevyeen automaattiseen tavarakuljettimeen sovelletaan ainoastaan:
1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;
2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta;
3) 13 §:n 2 momentin 1–5, 10 ja 12 kohdan vaatimuksia ajoneuvon rakenteeseen, hallinta laitteisiin ja varusteisiin liittyen;
4) 29 a §:n kevyttä automaattista tavarankuljetinta koskevia säännöksiä;
5) 194 §:n 1 momentin 14 kohdassa säädettyä ajoneuvorikkomusta koskevaa rikosvastuuta;
6) 196 §:ssä tarkoitettua rikosvastuuta;
7) 197 §:ssä säädettyä toimenpiteistä luopumista; ja
8) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

— —

3 a) *automaattisella ajojärjestelmällä* ajoneuvojärjestelmää, joka käyttää sekä laitteistoja että ohjelmistoja ajoneuvon pitkäkestoiseen dynaamiseen hallintaan;

— —

5) *ennakkoilmoituksella* keskeneräistä, valmistunutta tai valmista uutta ajoneuvoa koskevien tietojen ilmoittamista Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ensirekisteröintiä

— —

7) *ensimmäisen käyttöönoton ajankohdalla* päivää, jolloin ajoneuvo on ensimmäisen kerran rekisteröity tai jolloin ajoneuvo on tosiasiallisesti otettu käyttöön

— —

19) *järjestelmällä* yhden tai useamman erityisen toiminnon suorittamiseksi ajoneuvossa olevaa yhdistettyjen laitteiden kokoonpanoa

— —

23) *kytkentäkatsastuksella* vetävän ajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen välisen kytkennän hyväksymiseksi suoritettavaa tarkastusta

— —

32 a) *päästömanipulaatiolla* pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia

— —

36 a) *sotilasajoneuvorekisterillä* sotilasajoneuvolain 14 §:ssä tarkoitettua rekisteriä

— —

42 a) *sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella* autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettua vaatimustenmukaisuustodistusta, joka on strukturoidussa sähköisessä muodossa.

— —

54) *yksittäishyväksynnällä* menettelyä, jossa ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (958/2013) tarkoitettu yksittäishyväksynnän myöntäjä varmentaa, että yksittäinen auto tai sen perävaunu, joka voi olla myös muu kuin ainoa kappale, on asiaankuuluvien kansallista yksittäishyväksyntää koskevien vaatimusten mukainen.

6 a §

Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynti ja asentaminen

Talouden toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon päästömanipulaation aiheuttavaa järjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Talouden toimijan tulee osoittaa, että huolimatta myynnin tai asentamisen kohteena olevan 1 momentissa tarkoitetun järjestelmän asentamisesta ajoneuvoon ajoneuvo edelleen täyttää ne vaatimukset, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty.

Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsotaan:

1) ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämä EU-tyyppihyväksyntätodistus;

2) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaava selvitys; tai

3) hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaava selvitys.

7 §

Ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset

Jos tässä laissa ei toisin säädetä eikä tämän lain nojalla toisin säädetä tai määrätä, ajoneuvon sekä sen osan, järjestelmän, komponentin ja erillisen teknisen yksikön on täytettävä ne tekniset vaatimukset, joita Suomessa sovellettiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana. Vaihtoehtoisesti saa soveltaa teknisiä vaatimuksia, joita Suomessa on sovellettu ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan jälkeen. Käytetyn ajoneuvon, osan, järjestelmän, komponentin ja erillisen teknisen yksikön vaatimustenmukaisuutta arvioitaessa saa ottaa huomioon luontaisen käytöstä johtuvan kulumisen, jolla ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen eikä ympäristöominaisuuksiin.

Ajoneuvo, jolla on EU- tai EY-tyyppihyväksyntä tai EU-yksittäishyväksyntä ja jota ei ole edellä tarkoitetussa hyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu, katsotaan täyttävän 1 momentissa tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Ajoneuvon, jonka luokitusta tai alaluokitusta on muutettu, on täytettävä sen uuden luokituksen ja alaluokituksen mukaiset 1 momentissa tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Jos ajoneuvoon sovelletaan teknisiä vaatimuksia tai hyväksyntävaatimuksia, joissa edellytetään ajoneuvon ominaisuuksien parantamista ajoneuvon elinkaaren aikana, ajoneuvoa on päivitettävä näiden vaatimusten mukaisesti. Jos ajoneuvoa ei ole edellä tarkoitetulla tavalla päivitetty, sen käyttäminen liikenteessä on kielletty (*käyttökielto*).

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetuista teknisistä vaatimuksista ja niitä koskevista poikkeuksista.

7 a §

Ajoneuvon muuttaminen

Sen estämättä, mitä 7 §:n 1–4 momentissa säädetään, ajoneuvoa saa muuttaa siten, että se ei täytä mainituissa lainkohdissa tarkoitettuja teknisiä vaatimuksia vain, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista määräyksiä, joissa otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus ja ajoneuvoon tehtävien muutosten käytännön toteutettavuus sekä määräyksiä lisävaatimuksista, joilla varmistetaan ajoneuvon turvallisuus ja haitallisten ympäristövaikutusten vähäisyys muutosten jälkeen.

Jos ajoneuvoon lisätään osa, järjestelmä, komponentti, erillinen tekninen yksikkö tai ominaisuus, jota koskevat vaatimukset ovat tulleet velvoittavina ensimmäisen kerran voimaan ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdan jälkeen, ajoneuvoon lisätyn osan, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön tai ominaisuuden on kuitenkin täytettävä sellaiset tekniset vaatimukset, joita siihen Suomessa sovelletaan tai on sovellettu.

Ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta eivätkä ajoneuvon lähipäästöt kasva vähäistä enempää.

Liikenteessä käytettävään ajoneuvoon toteutettu päästömanipulaatio on kiellettyä ajoneuvon muuttamista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 3 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista sekä muutosten toteuttamisedellytyksistä. Määräysten on oltava tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset tässä pykälässä tarkoitetuista ajoneuvon muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niistä edellytettävistä selvityksistä sekä 139 ja 144 §:n mukaisessa vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista.

Poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteriin rekisteröidyn Puolustusvoimien ajoneuvon vähäisistä teknisistä poikkeuksista, jotka ovat tarpeen Puolustusvoimien tehtävien tai ajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen johdosta. Poikkeuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

— —

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on kuitenkin oltava vähintään:

— —

2) käyttöjarru, jos kysymyksessä on moottorikäyttöinen ajoneuvo, polkupyörä, kevyt sähköajoneuvo tai kevyt automaattinen tavarankuljetin;

— —

10) äänimerkinantolaite, jos kysymyksessä on moottorikäyttöinen ajoneuvo, kevyt sähköajoneuvo, polkupyörä tai kevyt automaattinen tavarankuljetin;

— —

Käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetyt vaatimukset, jos se täyttää 7 §:n 1–4 momentissa säädetyt vaatimukset. Tieliikennekäyttöön tarkoitetussa ajoneuvossa on kuitenkin aina oltava 2 momentin 6 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti varoituskolmio.

— —

14 §

Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

— —

Edellä 13 §:n 2 momentin 11 kohdassa tarkoitettua nopeudenrajoitinta ei vaadita:

1) pelastusautossa, poliisiajoneuvossa, Tullin ajoneuvossa, Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa ja Puolustusvoimien ajoneuvossa;

— —

Ulkovallan edustuston tai diplomaattikunnan jäsenen hallinnassa olevaan tai aiemmin olleeseen, ulkomailta perintönä tai testamentilla saatuun sekä tullihuutokaupasta tai muusta valtion järjestämästä huutokaupasta hankittuun ajoneuvoon sekä muuttoajoneuvoon saa 13 §:n 2 momentissa säädettyjä muita kuin valaisimia koskevienvaatimusten osalta soveltaa aiemman rekisteröintimaan ensirekisteröinnissä tai ensimmäisessä käyttöönotossa sovellettuja taikka näitä uudempia teknisiä vaatimuksia.

— —

17 §

Lupa poiketa energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista sekä ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

— —

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan myöntää:

1) vähintään neljä vuotta ennen rekisteröintiä maahantuodulle tai Suomessa valmistetulle rekisteröimättömälle ajoneuvolle, jota ei ole käytetty, ajoneuvon ottamiseksi käyttöön maahantuonti- tai valmistusajankohtana voimassa olleiden vaatimusten mukaisesti;

2) enintään neljän vuoden määräajaksi ajoneuvoa koskevista vaatimuksista yksittäiselle tai useammalle erikseen yksilöidylle nopeuskilpailussa käytettävälle ajoneuvolle ajoneuvoa kilpailussa käytettäessä sekä matkalla kilpailuun ja sieltä pois tai kilpailun edellyttämässä katsastuksessa käyntiin;

3) enintään neljän vuoden määräajaksi ajoneuvoa koskevista vaatimuksista yksittäiselle tai useammalle erikseen yksilöidylle automaattisen joukkoliikenteen tarjoamiseen tarkoitetulle ajoneuvolle käytettäväksi ennalta suunnitelluilla reiteillä tai alueilla suurimman sallitun nopeuden ollessa enintään 30 kilometriä tunnissa;

4) muusta erityisestä syystä yksittäiselle tai useammalle erikseen yksilöidylle ajoneuvolle sitä koskevista tämän lain nojalla säädetyistä tai määrätyistä vaatimuksista ajoneuvon hyväksymiseksi liikennekäyttöön.

18 §

Käytettynä maahantuodun ajoneuvon vaatimukset

Sellaisen käytettynä maahantuodun ajoneuvon, joka ensirekisteröidään tai otetaan Suomessa muutoin ensimmäistä kertaa käyttöön, on täytettävä 7 §:n 1 momentissa tai 7 a §:n 1 momentissa säädetyt vaatimukset. Sellaisen toisessa ETA-valtiossa rekisteröidyn EU- tai EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon, joka täyttää 7 a §:ssä säädetyt vaatimukset ja jolla ei ole rekisteröintitodistukseen merkittyjä käyttöön liittyviä rajoituksia, katsotaan täyttävän tämän momentin vaatimukset.

Ensirekisteröitäessä muualta kuin ETA-valtiosta tai Ahvenanmaan maakunnasta käytettynä maahantuotu auto tai sen perävaunu, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta siellä on kulunut alle kuusi kuukautta, ajoneuvo on esitettävä yksittäishyväksyntään, jos sitä ei ole EU- tai EY-tyyppihyväksytty taikka EU-yksittäishyväksytty.

— —

29 a §

Kevyt automaattinen tavarankuljetin

Kevyellä automaattisella tavarankuljettimella tarkoitetaan etähallittua, automaattisella ajojärjestelmällä varustettua sähköajoneuvoa, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Ajoneuvon on täytettävä rakenteen, hallintalaitteiden ja varusteiden osalta 13 §:n 2 momentin 1–5, 10 ja 12 kohtien vaatimukset sekä oltava mitoiltaan ja massoiltaan sellainen, ettei siitä aiheudu haittaa tai vaaraa muille tienkäyttäjille.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kevyen automaattisen tavarankuljettimen mitoista, massoista, valoista, heijastimista, äänimerkinantolaitteesta ja jarruista.

30 §

Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo

Pelastusauto on pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Pelastusauto on myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on hyvinvointialueen pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen

tehtäviin. Pelastusauto on myös palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Pelastusauton on oltava pelastustoimen käyttöön soveltuva.

— —

32 §

Hälytysajoneuvo

Hälytysajoneuvo on sellainen pelastusauto, poliisiajoneuvo, Rajavartiolaitoksen ajoneuvo, Tullin ajoneuvo, ambulanssi, ensihoitoajoneuvo ja Puolustusvoimien hälytysajoneuvo, joka on varustettu sinistä valoa näyttävällä vilkkuvalla varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella.

66 §

Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa

— —

Hyväksyntäviranomaisen tai hyväksyntäviranomaisen tähän tarkoitukseen nimeämän elimen on arvioitava kansalliseen, E-, EY- ja EU-tyyppihyväksyntään liittyvien alkuarviointien ja tuotteen vaatimustenmukaisuutta koskevien järjestelyjen toimivuus 12 kuukauden välein. Erityisestä syystä arviointi voidaan kuitenkin tehdä tätä harvemmin mutta vähintään 24 kuukauden välein.

— —

Kansallisen tyyppihyväksynnän ja kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän osalta tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyä menettelyä, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset kansallisen, E-, EY- ja EU-tyyppihyväksynnän sekä kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävistä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkemmat määräykset vähäisistä poikkeuksista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyjen menettelyjen noudattamiseen kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyyppihyväksynnässä. Poikkeusten on oltava tarkoituksenmukaisia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan kannalta, eivätkä ne saa heikentää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan tasoa.

78 §

Yksittäishyväksynnän myöntäminen

Yksittäishyväksyntä myönnetään tieliikennekäyttöön myytävälle tai ensirekisteröitävälle uudelle M-, N- tai O-luokan ajoneuvolle, jota ei ole tyyppihyväksytty eikä EU-yksittäishyväksytty. Tyyppihyväksytty uusi M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voidaan kuitenkin esittää yksittäishyväksyttäväksi, jos sitä on ennen ensirekisteröintiä muutettu siten, että myönnetyn tyyppihyväksynnän voimassaolo on päättynyt, tai jos ajoneuvolle on muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa myönnetty kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä, jota ei ole Suomessa tunnustettu. Lisäksi monivaiheisesti valmistetun M-, N- tai O-luokan ajoneuvon viimeinen valmistusvaihe voidaan EU-tyyppihyväksynnän tai kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän sijasta yksittäishyväksyä.

Yksittäishyväksynnässä on tarkastettava ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot.

Yksittäishyväksynnän myöntäjästä säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa.

80 a §

Valmistajan vastuu yksittäishyväksynnässä

Yksittäishyväksyttävän ajoneuvon valmistaja vastaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta. Yksittäishyväksynnässä kukin valmistaja vastaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta niiden järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden osalta, jotka on lisätty tai joita on muutettu ajoneuvon edellisen valmistusvaiheen jälkeen.

Jos yksittäishyväksyntää hakee muu kuin valmistaja, hakemukseen on liitettävä valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus, josta käy ilmi ajoneuvon valmistaja ja selvitys valmistusvaiheesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä todistuksen sisällöstä.

Yksittäishyväksynnässä kukin valmistaja vastaa siitä, että ajoneuvo on kyseisen valmistusvaiheen osalta valmistettu edellisten valmistusvaiheiden valmistajien ohjeiden mukaisesti. Jos edellisten vaiheiden valmistajien ohjeita ei ole olemassa tai kohtuudella saatavilla, seuraavan vaiheen valmistaja vastaa lisäksi edellisten valmistusvaiheiden osalta sellaisten järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden vaatimustenmukaisuudesta, joiden vaatimustenmukaisuuteen kyseisen valmistajan toimenpiteillä on vaikutusta.

82 §

Yksittäishyväksyntätodistus

— —

Yksittäishyväksyntätodistus on voimassa kolme kuukautta. Todistuksen voimassaolo kuitenkin päättyy, jos ensimmäistä kertaa käyttöönotettava ajoneuvo ei enää täytä sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia. Jos ajoneuvoa ei ole rekisteröity ja ajoneuvo edelleen täyttää sitä koskevat ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tekniset vaatimukset, todistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa myöntämällä ajoneuvolle uusi yksittäishyväksyntä muuttamatta yksittäishyväksyntänumeroa.

91 §

Ennakkoilmoitus

Tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka tekniset tiedot ja hyväksyntätiedot on tallennettu rekisteriin, voidaan tehdä ennakkoilmoitus. Lisäksi ennakkoilmoitus voidaan tehdä tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka vaatimustenmukaisuustodistus on asetettu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettuna strukturoituna tietona sähköisessä muodossa Liikenne- ja viestintäviraston saataville 92 §:n 4 momentissa säädetty huomioon ottaen.

Ennakkoilmoituksessa on ilmoitettava uuden valmiin, valmistuneen tai keskeneräisen ajoneuvon tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa ja ensirekisteröintiä.

92 §

Ennakkoilmoituksen tekijä

Ennakkoilmoituksen voi tehdä ajoneuvon valmistaja ja valmistajan edustaja.
Ennakkoilmoituksen tekijän on oltava:
1) Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;
2) autoverolain 46 §:ssä tarkoitettu rekisteröity autoveroilmoittaja, jos yhteisö ennakkoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja; ja
3) vakavarainen ja asiantunteva.
Lisäksi ennakkoilmoituksen tekijällä on oltava käytössään ajoneuvon valmistajan rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot ja EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistus tai selvitys muun ajoneuvon tyyppihyväksynnästä.
— —

93 §

Ennakkoilmoitustodistus

Ennakkoilmoituksesta muodostuu ajoneuvolle ennakkoilmoitustodistus, jonka Liikenne- ja viestintävirasto asettaa ennakkoilmoituksen tekijän saataville.
— —

96 §

Rekisteröintitodistus

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määräaikaiskatsastuksen yhteydessä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle pyynnöstä.
Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen II osan ajoneuvon omistajalle pyynnöstä.
— —

112 §

Liikennekäytöstä poisto

— —
Sotilasajoneuvorekisteriin, ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan rekisteröidystä ajoneuvosta sekä ajoneuvosta, jota ei muusta syystä enää käytetä liikenteessä Suomessa, on tehtävä liikennekäytöstä poistoa koskeva rekisteri-ilmoitus. Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen tällainen ajoneuvo ei ole käyttökiellossa.
— —

116 §

Koenumerotodistus ja koenumerokilvet

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää ajoneuvoja valmistavalle, myyvälle, varustavalle tai korjaavalle taikka kuljetustoimintaa harjoittavalle tai ajoneuvoihin kohdistuvaa tutkimustoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle hakemuksesta enintään vuoden voimassa olevan koenumerotodistuksen. Todistus oikeuttaa Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäiseen käyttöön koenumerokilvin tiellä ja muualla. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen, jos ajoneuvoa on

käytetty koenumerokilvillä tämän lain tai tieliikennelain taikka niiden nojalla annettujen säännösten tai määräysten, ajoneuvon verotusta koskevien säännösten taikka koenumerotodistuksessa asetettujen ehtojen vastaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen haltijan kaikki koenumerotodistukset, jos mainittujen säännösten, määräysten tai ehtojen vastainen toiminta on ollut toistuvaa tai erityisen vakavaa.

— —

116 a §

Automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistus

Haettaessa 116 §:ssä tarkoitettua koenumerotodistusta automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon kokeilutoimintaan hakijan on liitettävä hakemukseen tiedot:

1) hakijasta,
2) kokeilussa käytettävistä ajoneuvoista ja automaatiojärjestelmistä;
3) kuljettajista ja käyttäjistä;
4) kokeilun toteuttamisalueesta;
5) tutkimussuunnitelmasta;
6) turvallisuuden varmistamisesta;
7) kokeilun ajankohdasta ja kestosta;
8) datan keräämisestä; ja
9) kokeilun kannalta muista olennaisista seikoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tiedot on annettava myös silloin, jos kokeilu muuttuu merkittävästi tai jos samalla koenumerotodistuksella aloitetaan kokonaan uusi kokeilu.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus välittömästi keskeyttää kokeilu, jos kokeilun luonne on oleellisesti erilainen kuin hakemuksessa esitetty taikka jos kokeilun voidaan todeta aiheuttaneen vaaratilanteen liikenteessä tai haitan liikenteelle, ja sen jatkaminen sellaisenaan aiheuttaisi suurentuneen riskin muille tienkäyttäjille.

Koenumerotodistuksen haltijan on toimitettava liikesalaisuuden estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle raportti kokeen tuloksista kolmen kuukauden kuluessa kokeilun lopettamisesta, tai jos kokeilua jatketaan, vuosittain todistuksen uusiutumisen yhteydessä.

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää sähköistä luetteloa ajoneuvoista, joita koenumerotodistuksen haltija käyttää liikenteessä koenumerotodistuksen perusteella. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kokeilun tulokset. Mahdollisista salassa pidettävistä tiedoista säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa. Liikenne- ja viestintävirastolla on kuitenkin salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetuista annettavista tiedoista ja niiden toimittamistavasta sekä raportoinnin suorittamisesta.

119 §

Ajoneuvon väliaikainen käyttö liikenteessä

Koenumerotodistus ja siirtolupa on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana. Voimassa oleva koenumerotodistus ja siirtolupa voidaan todentaa myös sähköisesti.

5 luku

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

125 §

Suomessa vakituisesti asuvan oikeus käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa

Suomessa autoverolain 33 §:ssä tarkoitetulla tavalla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa.

Ajoneuvon kuljettajan on osoitettava ajoneuvon maahantuontiajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on:

1) että ajoneuvossa on rekisteröintivaltion rekisterikilvet ja kansallisuustunnus;

2) että ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän päämitat ja massat eivät ylitä Suomessa sallittuja arvoja;

3) että ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus; ja

4) että ajoneuvon kuljettajalla on rekisteröintimaassa annettu ajoneuvon rekisteröintitodistus ja todistus oikeudestaan pitää ajoneuvoa hallinnassaan, jollei sitä ole rekisteröity mukana olevan henkilön nimiin.

Edellä 3 momentin 1 kohdasta poiketen jos perävaunu on otettu käyttöön sellaisessa valtiossa, jossa perävaunuja ei rekisteröidä, on vetoauton takarekisterikilpi kiinnitettävä perävaunun taakse. Lisäksi vetoauton kuljettajalla on tällöin oltava rekisteröintitodistuksen sijasta perävaunun omistajan tai viranomaisen antama todistus perävaunulle sallituista massoista ja todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta.

126 §

Geneven ja Wienin sopimuksiin liittyneissä valtioissa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttö

Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa tilapäisesti Suomessa ollessaan käyttää maahan tuomaansa sopimusvaltiossa rekisteröityä ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä.

Sen lisäksi, mitä 125 §:ssä ja tämän pykälän 1 momentissa säädetään, Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa saa käyttää Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos kuljettajalla on autoverolain 6 luvun nojalla oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta.

Käytettäessä ajoneuvoa tässä pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa Suomessa edellytyksenä on, mitä 125 §:n 3 momentissa säädetään. Lisäksi 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ajoneuvossa on ajon aikana oltava mukana autoverolain 34 §:n 3 momentissa tai 57 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon vahvistama ilmoitus tai autoverolain 35 §:n 1 momentissa tarkoitettu Verohallinnon päätös verottoman käytön määräajan pidentämisestä.

Jos kyseessä on kansainvälinen, enintään seitsemän päivää Suomessa kestävä kuljetus, Suomessa vakituisesti asuvan on pyynnöstä osoitettava ajoneuvon maahantuloajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle.

129 §

Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityä ajoneuvoa saa tilapäisesti käyttää muualla Suomessa ensirekisteröimättä ajoneuvoa.

130 §

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn perävaunun käyttö suomalaiseen vetoajoneuvoon kytkettynä

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityä perävaunua saa käyttää muualla Suomessa ensirekisteröityyn vetoajoneuvoon kytkettynä, jos:

1) O_3- tai O_4 -luokan perävaunu on rekisteröity ETA-valtiossa;

2) O_3- tai O_4-luokan perävaunua käytetään kansainväliseen huolintatoimeen välittömästi liittyvässä kuljetuksessa, jossa perävaunu ylittää kolmannen valtion rajan; tai

3) muuta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua perävaunua käytetään matkailu- tai esittelytarkoituksessa.

Käytön edellytyksenä on, että:

1) perävaunussa on rekisteröintivaltion tai Ahvenanmaan maakunnan rekisterikilpi ja kansallisuustunnus; sekä

2) vetoajoneuvon kuljettajalla on perävaunun rekisteröinnistä annettu todistus tai sen enintään kuusi kuukautta aikaisemmin oikeaksi todistettu jäljennös.

Jos perävaunu on otettu käyttöön valtiossa, jossa perävaunuja ei rekisteröidä, saa 1 ja 2 momentissa säädetyin edellytyksin myös tällaista perävaunua käyttää Suomessa ensirekisteröityyn vetoajoneuvoon kytkettynä. Rekisterikilven sijasta perävaunussa on oltava sen omistajan tai viranomaisen antama numerotunnus taikka vetoajoneuvon rekisterikilpi on kiinnitettävä perävaunun taakse. Vetoajoneuvon kuljettajalla on rekisteröintitodistuksen sijasta oltava perävaunun omistajan tai viranomaisen antama todistus perävaunulle sallituista massoista ja todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta.

131 §

Rekisteröimätön L-luokan ajoneuvo ja moottorireki

Ulkomailla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää Suomessa omaa tilapäistä tarvettaan varten maahan tuomaansa rekisteröimätöntä L-luokan ajoneuvoa tai moottorirekeä enintään yhden vuoden ajan maahantuonnista taikka, jos Tulli on Euroopan unionin tullilainsäädännön nojalla myöntänyt tullivapauden määräajaksi, sen määräajan loppuun.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on, että:

1) ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus;

2) ajoneuvossa on sen kotivaltion kansallisuustunnus; ja

3) ajoneuvo ei ole sen lähtövaltiossa rekisteröintivelvollisuuden alainen.

132 §

Omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuodun ajoneuvon ensirekisteröinti

Ulkomailla rekisteröity, omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuotu ajoneuvo on sen omistajan tai maahantuoneen henkilön ilmoitettava ensirekisteröitäväksi kolmen kuukauden kuluessa:

1) maahantuonnista, jos ajoneuvon omistajalla on Suomeen saapuessaan tarkoitus jäädä tänne vakituisesti asumaan; tai

2) siitä, kun ajoneuvon omistajan katsotaan Suomeen saapumisen jälkeen asettuneen tänne vakituisesti asumaan.

Jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä ennen sen rekisteröimistä Suomeen, sen on täytettävä 125 §:n 3 ja 4 momentissa tai 126 §:n 2 momentissa säädetyt edellytykset.

133 §

Rekisteröintikatsastusvelvollisuus

— —

Rekisteröintikatsastukseen ei myöskään tarvitse esittää tämän lain 89 §:ssä tarkoitettuja rekisteröintivelvollisuudesta vapautettua ajoneuvoa.

134 §

Liikennekäytöstä tai rekisteristä poistetun ajoneuvon rekisteröintikatsastus

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa viimeisimmän rekisteristä poiston tai viimeisimmän liikennekäytöstä poiston jälkeen ennen sen ottamista uudelleen liikennekäyttöön, jos ajoneuvo on:

— —

2) poistettu liikennekäytöstä sotilasajoneuvorekisteriin, ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan rekisteröintiä varten; tai

— —

Ajoneuvon kunto on tarkastettava 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetussa sotilasajoneuvorekisterissä olleen ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa ja 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetussa rekisteröintikatsastuksessa. Jos katsastustoimipaikka ei voi vakuuttua ajoneuvon kunnosta, ajoneuvon katsastukseen esittäjän on toimitettava siitä selvitys.

— —

135 §

Ajoneuvon esittäminen rekisteröintikatsastukseen

Käytettynä ETA-valtiosta tuodusta ajoneuvosta on luovutettava katsastuksen suorittajalle ulkomainen rekisteröintitodistus taikka ulkomaisen, ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama todistus tai viranomaisen ylläpitämästä järjestelmästä saatu tieto aikaisemmasta rekisteröinnistä. Jos ulkomaisesta kaksiosaisesta rekisteröintitodistuksesta puuttuu II osa, ajoneuvon rekisteröintikatsastus voidaan hyväksyä, jos aikaisemman rekisteröintivaltion viranomaiselta saadaan tieto siitä, ettei ajoneuvon rekisteröinnille Suomeen ole estettä. Käytettynä muualta kuin ETA-valtiosta tuodusta ajoneuvosta on esitettävä ulkomainen rekisteröintitodistus tai ulkomaisen, ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama todistus aikaisemmasta rekisteröinnistä. Ahvenanmaan maakunnasta käytettynä tuodusta ajoneuvosta on esitettävä Ahvenanmaan maakunnan antama rekisteröintitodistus. Jos käytettynä maahantuodulta ajoneuvolta ei ole lähtömaassa edellytetty rekisteröintiä, on ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta esitettävä asianmukainen selvitys. Sotilasajoneuvorekisteriin rekisteröitynä olleesta ajoneuvosta on esitettävä rekisteröintiä koskeva selvitys.

Edellä 1 momentista poiketen Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä hyväksyä myös muun luotettavan selvityksen osoituksena oikeudesta rekisteröidä ajoneuvo. Rakenteeltaan muutetun aiemmin ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn tai tyyppi- tai yksittäishyväksymättömän aiemmin Suomessa tai muualla rekisteröimättömän ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa on muun selvityksen lisäksi esitettävä ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja

telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää ennen vuotta 1970 käyttöön otetusta ajoneuvosta.

Ajoneuvosta, joka on ollut rekisteröitynä sotilasajoneuvorekisteriin, on muun selvityksen lisäksi esitettävä rekisteröintikatsastuksessa ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää, jos edellä tarkoitetut tiedot on tallennettu rekisteriin aiemman rekisteröinnin yhteydessä tai jos tiedot ilmenevät 1 momentissa tarkoitetusta selvityksestä, joka koskee ajoneuvon rekisteröintiä sotilasajoneuvorekisteriin.

136 §

Rekisteröintikatsastuksen sisältö

— —

Käytetyn ajoneuvon kunto on tarkastettava rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Kuntoa ei kuitenkaan tarvitse tarkastaa, ellei ajoneuvon katsastukseen esittänyt sitä pyydä, jos:

— —

2) ajoneuvolle on suoritettu määräaikaiskatsastus ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa ja:

a) tämä katsastus on Suomen määräaikaiskatsastuksen aikavälejä koskevien määräaikojen mukaan laskettuna edelleen voimassa;

— —

c) hyväksytystä määräaikaiskatsastuksesta esitetään todistus joko alkuperäisenä tai jäljennöksenä.

Käytetystä ajoneuvosta, jolle tehdään rekisteröintikatsastuksen yhteydessä ajoneuvon kunnon tarkastus, tarkastetaan määräaikaiskatsastuksessa tarkastettaviksi määrättyjen kohteiden kunto. Ajoneuvon suurin käytössä sallittu massa, akseli- ja telimassat sekä hinattavat massat määrätään rekisteröintikatsastuksessa. Lisäksi ajoneuvon valmistajan ilmoittama suurin teknisesti sallittu massa on kirjattava rekisteriin. Ajoneuvon omamassa on määrättävä punnitsemalla, jos ajoneuvolle aiemmin myönnetty hyväksyntä ei ole koskenut valmista tai valmistunutta ajoneuvoa tai jos punnitsemiseen on muutoin aihetta.

— —

138 §

Rekisteröintikatsastustodistus

Katsastuksen suorittajan on annettava 160 §:n 1 momentissa tarkoitetun todistuksen lisäksi hyväksytystä ja hylätystä rekisteröintikatsastuksesta ajoneuvon katsastukseen esittäneelle ajoneuvon teknisiä tietoja sisältävän rekisteröintikatsastustodistuksen I osa ja rekisteri-ilmoitusasiakirjana käytettävän rekisteröintikatsastustodistuksen II osa.

Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan ajoneuvon rekisteröintikatsastustodistus on voimassa kolme kuukautta. Voimassaolo kuitenkin päättyy tätä ennen, jos ajoneuvon tyyppihyväksynnän tai yksittäishyväksynnän voimassaolo päättyy taikka jos ajoneuvo ei enää täytä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia.

139 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa

— —

Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsotaan ajoneuvolle myönnetty, voimassa oleva:

— —

4 a) Suomessa tunnustettu, toisessa ETA-valtiossa myönnetty yksittäishyväksyntä;

— —

Vaatimustenmukaisuus voidaan rekisteröintikatsastuksessa osoittaa lisäksi:

— —

5) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman nimetyn tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

a) 1–4 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa; tai

b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

— —

140 §

Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta käytettynä tuodun ajoneuvon vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa

Käytettynä Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta tuodun, aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa, osoitukseksi ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta katsotaan**:**

1) vaatimustenmukaisuustodistus;

2) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta tuodun EU- tai EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon osalta ajoneuvon tyyppihyväksyntänumero ja aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus; EU- tai EY-tyyppihyväksytyltä ajoneuvolta vaatimustenmukaisuustodistusta voidaan edellyttää vain, jos ajoneuvoa ei pystytä tunnistamaan toisessa ETA-valtiossa ajoneuvolle myönnetyn muun kuin ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU vaatimuksia vastaavan rekisteröintitodistuksen perusteella;

3) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta yksittäiskappaleena tuodun, aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osalta ajoneuvon aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus, sekä muu selvitys vaatimustenmukaisuudesta siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi rekisteröintitodistuksesta; vaatimustenmukaisuuden osoittamista erillisin testein, tarkastuksin tai todistuksin voidaan edellyttää vain siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi ajoneuvon aiemmasta rekisteröintitodistuksesta tai katsastuksen suorittajalle toimitetuista ajoneuvon aiemman rekisteröinnin edellytyksenä ajoneuvolle tehdyistä tarkastuksista ja testeistä saaduista selvityksistä.

— —

142 §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen rekisteröintikatsastuksessa

Ajoneuvo hyväksytään Suomessa ensimmäistä kertaa liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen yhteydessä vaatimustenmukaisuuden osalta, jos ajoneuvo täyttää sitä koskevat ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset. Muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröity ja käytettynä maahantuotu ajoneuvo hyväksytään vaatimustenmukaisuuden osalta rekisteröintikatsastuksessa myös, jos ajoneuvon osoitetaan täyttävän sellaiset aiemmassa rekisteröintimaassa ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset, jotka vastaavat vähintään

Suomessa ajoneuvon ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai myöhemmin voimassa olleita teknisiä vaatimuksia.

— —

Jollei ajoneuvoa hyväksytä rekisteröintikatsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.

143 §

Muutoskatsastusvelvollisuus

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa, jos:

1) ajoneuvoa on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin;

2) ajoneuvoa tai sen käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin;

3) ajoneuvoa tai sen käyttötarkoitusta on muutettu siten, että muutoksella on vaikutusta ajoneuvoon kohdistuvaan veroon tai olennaista vaikutusta lakisääteisiin maksuihin;

4) ajoneuvoa on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu;

5) aikaisintaan vuonna 1960 käyttöön otetun ajoneuvon muista kuin kulutusosista vähintään 25 prosenttia on vaihdettu ensirekisteröinnin jälkeen.

Muutoskatsastusvelvollisuus ei koske:

— —

2) ajoneuvoa, jolle on rekisteröintikatsastuksessa tehty 145 §:n 1 momentissa tarkoitetut tarkastukset;

— —

7) ajoneuvon tilapäistä muuttamista erikoiskuljetusajoneuvoksi akselistorakennetta muuttamalla tai akselien määrää lisäämällä; tällaisen ajoneuvon on kaikilla vaihtoehtoisilla rakenteilla täytettävä sitä koskevat vaatimukset ja tiedon ajoneuvon muutosmahdollisuudesta ja edellytyksistä, joilla muutoksen saa tehdä, on oltava merkitty rekisteriin siten, että ensisijaisesti käytetään suurimpien sallittujen massojen mukaisia tietoja;

8) ajoneuvoa, joka muutetaan tilapäisesti käytettäväksi 116 §:n 4 momentin 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla koenumerokilvin varustettuna.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetuista muutoksista, jotka edellyttävät muutoskatsastusta, sekä 2 momentissa tarkoitetuista muutoksista ja vähäisistä muutoksista, jotka eivät edellytä muutoskatsastusta.

144 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutoskatsastuksessa

Järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan ja varusteen vaatimustenmukaisuus voidaan muutoskatsastuksessa osoittaa:

1) hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämällä EU- tai EY- tyyppihyväksyntätodistuksella tai todistuksen mukaista hyväksyntää osoittavalla hyväksymismerkinnällä; tai

— —

6) hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

— —

b) kun 7 kohdassa tarkoitetun selvityksen hankkiminen ei kohtuullisin kustannuksin ole mahdollista eikä selvityksen antamisen katsota edellyttävän 7 kohdassa tarkoitetulta tutkimuslaitokselta edellytettävää pätevyyttä;

7) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion nimetyn tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:
a) 3–6 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa; tai
b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.
— —

145 §

Muutoskatsastuksen sisältö

Muutoskatsastuksessa on tarkastettava:
1) ajoneuvon yksilöintitiedot;
2) ajoneuvon säännösten- ja määräystenmukaisuus muutoskatsastusvelvollisuuden aiheuttaneen muutoksen ja siihen liittyvien muutosten osalta;
3) ajoneuvoon tehdyn muutoksen toteutuksen asianmukaisuus;
4) muutoksen vaikutus kanta-ajoneuvon prosentuaaliseen osuuteen;
5) ajoneuvo 154 §:n 1 momentissa tarkoitetun vian tai puutteellisuuden osalta, joka liittyy ajoneuvoon tehtyyn muutokseen.
Jos muutoskatsastuksessa epäillään ajoneuvon muussa kuin 1 momentissa tarkoitetussa tarkastuskohteessa olevan sellainen vika tai puutteellisuus, jonka vuoksi ajoneuvo olisi 157 §:n 1 momentin nojalla määrättävä ajokieltoon, muutoskatsastuksessa on tarkastettava myös tällainen tarkastuskohde.
Jos ajoneuvossa tarkastuksen yhteydessä havaitaan muu 143 §:ssä tarkoitettu muutos, jonka nojalla ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen, tulee tieto tästä merkitä rekisteriin, jollei ajoneuvoa samalla esitetä muutoskatsastukseen havaitun 143 §:ssä tarkoitetun muutoksen osalta.
Muutoskatsastuksen sisällöstä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

145 a §

Muutoskatsastusta koskevien tietojen tallentaminen

Katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin hyväksytystä muutoskatsastuksesta muutokseen liittyvät tiedot, jotka palvelevat katsastusta tai katsastuksen valvontaa sekä muuttunut kanta-ajoneuvon prosentuaalinen osuus.
Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen tallentamisesta rekisteriin.

145 b §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen muutoskatsastuksessa

Ajoneuvo on hyväksyttävä muutoskatsastuksessa, jos ajoneuvo on tarkastettu 145 §:n mukaisesti, ajoneuvo on siihen tehtyjen muutosten osalta vaatimusten mukainen, ajoneuvoon tehdyt muutokset on toteutettu asianmukaisesti eikä tarkastuksessa ole todettu 145 §:n 2 momentissa tarkoitettua vikaa tai puutteellisuutta.
Jollei ajoneuvoa hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.

147 §

Kytkentäkatsastuksen sisältö

Kytkentäkatsastuksessa tarkastetaan, että auto ja perävaunu tai perävaunut sopivat kytkettäviksi toisiinsa. Hinattavan laitteen kytkentäkatsastuksessa ei kuitenkaan tarvitse esittää vetoautoa. Lisäksi kytkentäkatsastuksessa:

— —

3) määrätään yhdistelmän suurimmat sallitut mitat sekä massat ja niiden jakautuminen ajoneuvojen kesken.

— —

147 a §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen kytkentäkatsastuksessa

Kytkentäkatsastukseen sovelletaan 147 §:ää, 152, 152 a ja 153–155 §:ää, 156 §:n 1–4 momenttia sekä 157 ja 158 §:ää.

Jollei ajoneuvoa hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.

148 §

Määräaikaiskatsastusvelvollisuus

M-, N-, O_2-, O_3-, O_4-, L6e- ja L7e-luokan ajoneuvo sekä luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamiseksi. Määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee myös mainittuja ajoneuvoluokkia vastaavia aiempia ajoneuvoluokkia.

Määräaikaiskatsastusvelvollisuus ei kuitenkaan koske hinattavaa laitetta.

149 §

Määräaikaiskatsastuksen aikaväli

Ajoneuvo, jota määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee, on esitettävä määräaikaiskatsastukseen 150 §:n 2 tai 3 momentissa mainituin poikkeuksin seuraavasti:

1) M_2- tai M_3-luokan linja-auto, N_2- tai N_3-luokan kuorma-auto, O_3- tai O_4-luokan perävaunu taikka ambulanssi ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

2) sellainen M_1-luokan henkilöauto, N_1-luokan pakettiauto, L6e-luokan kevyt nelipyörä tai L7e-luokan raskas nelipyörä, jota käytetään taksiliikenteessä, viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta; jos ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa ennen taksiliikenteen aloittamista

3) luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan traktori ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

4) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu henkilöauto tai muu M_1-luokan ajoneuvo kuin ambulanssi, N_1- luokan pakettiauto tai L7e-luokan raskas nelipyörä ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään

kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli kymmenen vuoden kuluttua ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

5) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu L6e-luokan kevyt nelipyörä ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli viiden vuoden kuluttua ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

6) O_2-luokan perävaunu ensimmäisen kerran viimeistään sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jona ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä;

7) muu kuin luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä museoajoneuvo edellä säädetystä poiketen viimeistään neljän vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta.

Sellainen 1, 4 ja 5 kohdassa tarkoitettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jota käytetään muussa kuin luvanvaraisessa liikenteessä, on kuitenkin esitettävä määräaikaiskatsastukseen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta 150 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyin poikkeuksin, jos edellinen katsastus on suoritettu sen jälkeen, kun ajoneuvon käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut 40 vuotta.

Rekisteröintikatsastus, jonka yhteydessä on suoritettu määräaikaiskatsastuksessa tarkastettaviksi säädettyjen tai määrättyjen kohteiden kunnon tarkastus tai todettu vastaava tarkastus suoritetuksi ETA-valtiossa, oikeuttaa käyttämään ajoneuvoa liikenteessä ajoneuvon kunnon tarkastuksen ajankohtaa seuraavaan 1 tai 2 momentin mukaisesti määräytyvään viimeiseen katsastuspäivään.

150 §

Määräaikaiskatsastuksen ajankohta

— —

Jos liikennekäyttöön otettu ajoneuvo on ollut tilapäisesti ulkomailla 2 momentissa tarkoitetun 30 vuorokauden ajanjakson ja jos todistus tai muu luotettava selvitys ulkomailla olosta pidetään ajossa mukana, ajoneuvo tulee kuitenkin esittää määräaikaiskatsastukseen kuukauden kuluessa siitä, kun ajoneuvo tuodaan Suomeen.

Jos ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa ei ole merkitty rekisteröintitodistukseen, ajoneuvo on katsastettava 149 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn mukaisesti rekisteritunnuksen viimeisen numeron perusteella määräytyvän kalenterikuukauden loppuun mennessä seuraavan taulukon mukaisesti:

Numero	Kalenterikuukausi
1	tammikuu
2	helmikuu
3	maaliskuu
4	huhtikuu
5	kesäkuu
6	elokuu
7	syyskuu
8	lokakuu
9	marraskuu
0	joulukuu

151 §

Määräaikaiskatsastamattoman ajoneuvon käyttökielto

— —

Käyttökiellossa olevaa tai ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi varattuna aikana katsastukseen, jollei 156 §:n 4 momentista tai 159 §:stä muuta johdu.

152 a §

Kulutustietojen kerääminen määräaikaiskatsastuksen yhteydessä

Määräaikaiskatsastuksen yhteydessä ajoneuvosta kerätään henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti ja komission täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1014/2010, (EU) N:o 293/2012, (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 mukaiset todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot.

Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittaa tiedot komissiolle.

153 §

Eräiden verojen ja maksujen tarkastaminen katsastuksessa

Muuta katsastusta kuin rekisteröintikatsastusta tai sen jälkitarkastusta ei saa suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että:

1) siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty;

2) liikennevakuutuslain (460/2016) mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty; tai,

3) liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty.

Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta katsastus saadaan kuitenkin suorittaa loppuun, jos vakuutuksenottaja on vaihtunut tai jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

Katsastuksen suorittaja on katsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon vakuutusmaksujen laiminlyönnistä. Vakuutusmaksut katsotaan merkinnästä huolimatta maksetuiksi, jos ajoneuvon omistaja tai haltija esittää tositteen tai muun luotettavan selvityksen maksujen maksamisesta.

155 §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaiskatsastuksessa

Ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa, jos siinä ei ole 154 §:ssä tarkoitettua vakavaa vikaa tai puutteellisuutta, taikka vaarallista vikaa tai puutteellisuutta eikä siihen ole tehty muutoksia, jotka edellyttävät muutoskatsastusta. Jollei ajoneuvoa hyväksytä määräaikaiskatsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.

156 §

Katsastuksen keskeyttäminen

Katsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä. Määräaikaiskatsastus on lisäksi keskeytettävä, jos ilmenee, että ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen, jolloin ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen kuukauden kuluessa keskeyttämisestä. Lisäksi määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset.

Määräaikaiskatsastusta keskeyttämättä saa kuitenkin oikaista vähäisen virheen ajoneuvon rekisteritiedoissa ja korjata sellaiset tiedot, joiden muuttaminen ei edellytä muutoskatsastusta.

Jos tietoyhteys rekisteriin ei ole käytettävissä taikka jos katsastusta ei sään tai kelin vuoksi taikka muusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä voida suorittaa loppuun eikä perusteita katsastuksen hylkäämiselle tai ajokiellon määräämiselle ole, on katsastus keskeytettävä.

Jos ajoneuvon katsastus joudutaan keskeyttämään 1 tai 3 momentissa tarkoitetusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan, jollei ajoneuvoa ole asetettu ajokieltoon. Kuitenkin, jos ajoneuvon määräaikaiskatsastus joudutaan keskeyttämään 1 tai 3 momentissa tarkoitetusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saa 151 §:n 1 momentissa säädetystä poiketen käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan 149 ja 150 §:ssä säädetyn katsastusajan päättymisestä.

Keskeytetyn katsastuksen saa suorittaa loppuun enintään kuukauden kuluessa keskeytyksestä.

157 §

Ajokieltoon määrääminen katsastuksessa

— —

Katsastuksessa määrätty ajokielto osoitetaan tarralla, jonka ajoneuvon katsastaja kiinnittää helposti havaittavaan paikkaan ajoneuvossa. Tarraa ei saa poistaa tai peittää ennen kuin ajoneuvo on katsastuksessa hyväksytty tai merkittävän ympäristöhaitan vuoksi määrätty ajokielto on poistettu katsastuksessa.

159 §

Oikeus käyttää määräaikaiskatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa

Jos 149 tai 150 §:ssä tarkoitettuna katsastusaikana katsastukseen esitetty ajoneuvo hylätään määräaikaiskatsastuksessa ajokieltoa määräämättä, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kahden kuukauden ajan määräaikaiskatsastuksessa hylkäämisestä. Jos ajoneuvoa ei edellä tarkoitettuna aikana hyväksytä jälkitarkastuksessa tai määräaikaiskatsastuksessa, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä vain sen kuljettamiseksi korjattuna sille varattuna aikana katsastukseen.

Edellä 158 §:n 3 momentissa säädetystä poiketen katsastustoimipaikka voi antaa määräaikaiskatsastuksessa ajokieltoon määrätylle ajoneuvolle tai 149 tai 150 §:ssä tarkoitetun katsastusajan jälkeen katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle todistuksen, joka oikeuttaa ajoneuvon kuljettamiseen lähimpään paikkaan, jossa korjaus voidaan tarkoituksenmukaisesti suorittaa. Todistuksessa on mainittava, minne ja miten ajoneuvon saa kuljettaa sekä kuinka kauan todistus on voimassa. Todistus saa olla enintään voimassa sen antamisajankohdasta lukien seuraavan vuorokauden loppuun.

— —

160 §

Katsastuksesta annettavat todistukset

Katsastajan on annettava katsastukseen esittäneelle tarkastuskortti, josta käy ainakin ilmi:

1) tieto ajoneuvon katsastukseen esittämisen perusteesta;
2) ajoneuvon valmistenumero tai rekisteritunnus;
3) tieto ajoneuvossa havaituista puutteista ja niiden luokittelusta;
4) katsastuksen ajankohta ja tulos;
5) hylätyn katsastuksen osalta tieto jälkitarkastuksen viimeisestä ajankohdasta;
6) katsastustoimipaikan nimi, katsastajan allekirjoitus tai muu tunniste;
7) tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitetusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa;
8) tieto siitä, miten katsastuspäätökseen saa vaatia oikaisua.

Määräaikaiskatsastuksesta on kuitenkin 1 momentista poiketen annettava katsastukseen esittäneelle katsastustodistus, johon merkitään katsastusdirektiivin liitteessä II tarkoitetut tiedot ja direktiiviä täydentävät tiedot sekä tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitetusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetun katsastustodistuksen sisällöstä.

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle määräajoin suoritettavasta katsastuksesta annettu voimassa oleva todistus tai katsastusdirektiivin 10 artiklassa tarkoitettu todiste on voimassa Suomessa.

Jos tässä laissa tai sen nojalla tai lailla liikenteen palveluista ei toisin säädetä, rekisteröintitodistuksen I osa on kuitenkin annettava katsastukseen esittäneelle pyynnöstä muutoskatsastuksen yhteydessä.

161 §

Määräaikaiskatsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Katsastustoimipaikan on tallennettava määräaikaiskatsastuksesta rekisteriin ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen, ajokieltoon määräämiseen, muutoskatsastukseen määräämiseen ja määräaikaiskatsastuksen keskeyttämiseen liittyvät tiedot sekä ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä. Lisäksi katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin 152 a §:ssä tarkoitetut tiedot sekä tieto niiden autojen lukumäärästä, joista kyseisiä tietoja ei ole voitu kerätä ajoneuvon katsastukseen toimittaneen kieltäytymisen tai muun syyn vuoksi.

162 §

Katsastuksen jälkitarkastus

Katsastuksessa hylätty ajoneuvo voidaan hyväksyä jälkitarkastuksessa enintään kuukauden kuluessa katsastuksessa hylkäämisestä. Keskeytetyn määräaikais- tai valvontakatsastuksen sekä määräaikais- tai valvontakatsastuksen jälkitarkastuksen saa suorittaa missä tahansa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa, jolla on katsastusluvan mukaan oikeus katsastaa kyseinen ajoneuvo. Keskeytetty rekisteröinti-, muutos- tai kytkentäkatsastus on suoritettava samassa katsastustoimipaikassa, jossa katsastus on keskeytetty. Rekisteröinti-, muutos- tai kytkentäkatsastuksen jälkitarkastus on suoritettava samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa.

— —

166 §

Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen on sallittava.

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi:
1) Poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvan katsastuksia suorittavan henkilön on saatava nähtäväkseen sähköisesti tai kirjallisesti ajoneuvon rekisteröinnistä annettu todistus, 160 §:n 2 momentissa tarkoitettu katsastustodistus tai muu vaatimustenmukaisuuden osoittava asiakirja;
— —

189 §

Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu

Talouden toimija voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta:
— —
6) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia taikka rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa;
— —

194 §

Ajoneuvorikkomus

Joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta
— —
13) ajaa ajoneuvoa ilman kuluvaa reagenssia moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 7 artiklassa säädetyn kiellon vastaisesti taikka
— —

195 §

Liikennevirhemaksu

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa. Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitetusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.
Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sen maksettavaksi, joka on liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jota on tahallaan tai huolimattomuudesta muutettu päästömanipulaatiolla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa.

Jos 3 momentissa tarkoitettu liikennevirhemaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, se on suuruudeltaan:

1) 300 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on korkeintaan 500 kilogrammaa;

2) 1000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 500 kilogrammaa mutta korkeintaan 3500 kilogrammaa;

3) 3000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 3500 kilogrammaa.

Jos 3 momentissa tarkoitettu liikennevirhemaksu määrätään oikeushenkilölle, se on suuruudeltaan:

1) 10 000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on korkeintaan 500 kilogrammaa;

2) 20 000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 500 kilogrammaa mutta korkeintaan 3500 kilogrammaa;

3) 30 000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 3500 kilogrammaa.

Kuljettajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää katsastamatonta, rekisteröimätöntä tai liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa 11 §:n tai 200 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti.

Edellä 83 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetun muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksu jätetään määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

198 §

Ajokieltoon määrääminen

— —

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä ajoneuvon ajokieltoon, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu 7 a §:n tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti.

200 §

Valvontakatsastukseen määrääminen

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvossa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että on aiheellista suorittaa ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus, hän voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen. Liikenne- ja viestintävirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle, jos ajoneuvossa ei ole katsastuksessa tai tienvarsitarkastuksessa todettu olevan vikaa tai puutteellisuutta. 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 valvontakatsastuksessa.

Ajoneuvoa saa kuitenkin 1 momentissa säädetystä poiketen käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi sille erikseen varattuna aikana katsastukseen.

200 a §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen valvontakatsastuksessa

Valvontakatsastukseen sovelletaan 152, 152 a, 153–155 §:ää, 156 §:n 1–4 ja 6 momenttia ja 157 §:ää. Edellä 158 §:ssä säädettyä sovelletaan valvontakatsastukseen, jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies ei ole asettanut ajoneuvoa ajokieltoon.

Valvontakatsastus ei korvaa määräaikaiskatsastusta. Jos valvontakatsastukseen määrätylle ajoneuvolle suoritetaan määräaikaiskatsastus, ajoneuvon hyväksyminen määräaikaiskatsastuksessa korvaa valvontakatsastuksen.

Kaikkien poliisin ilmoittamien tarkastuskohteiden on oltava korjattu, jotta ajoneuvo voidaan hyväksyä katsastuksessa.

Jollei ajoneuvoa hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.

200 b §

Valvontakatsastuksen sisältö

Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä valvontakatsastuksen tarkastuskohteet. Valvontakatsastukseen määrännyt voi valvontakatsastusta koskevan kuljettajalle annettavan asiakirjan lisäksi merkitä tarkastuskohteet katsastus- tai rekisteröintitodistukseen taikka tallentaa sitä koskevan tiedon rekisteriin. Katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin valvontakatsastuksesta ajoneuvon ajokieltoon liittyvät tiedot ja ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä.

Ajoneuvon kunto on tarkastettava määräaikaiskatsastuksen laajuudessa, jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies ei ole määrännyt valvontakatsastuksen tarkastuskohteita.

Ajoneuvon kukin määrätty tarkastuskohde on tarkastettava 152 §:ssä tai sen nojalla säädetyn tai määrätyn mukaisesti.

Edellä 2 ja 3 momentissa säädetystä poiketen ajoneuvosta, jota ei koske määräaikaiskatsastusvelvollisuus, on tarkastettava, että:

1) se on sitä koskevien säännösten ja määräysten mukaisessa kunnossa;
2) se on turvallinen käytettäväksi liikenteessä;
3) siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja;
4) siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein.

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo yksityiskohtaisemman tarkastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muun erityisen syyn vuoksi, hän voi määrätä valvontakatsastuksen suoritettavaksi katsastuksessa edellytettyjen selvitysten osalta rekisteröintikatsastuksen laajuutta vastaavasti. Tällöin on tarkastettava myös ajoneuvon kunto. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen.

202 §

Auton ja sen perävaunun hyväksynnässä sovellettavat mittojen ja massojen raja-arvot

Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 97/27/EY, voidaan mainitun direktiivin 7 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena. Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta annettua komission asetusta (EU) N:o 1230/2012, voidaan mainitun asetuksen 6 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 sää-

dettyjen mittojen mukaisena. Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 42 tai 45 artiklaa tai sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä niiden yleisten rakenteellisten ominaisuuksien ja turvallisuuden osalta sovellettavista yhtenäisistä menettelyistä ja teknisistä eritelmistä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 6 artiklan 3 kohtaa, voidaan hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 6 a §, 7 a §:n 4 momentti, 189 §:n 6 kohta ja 195 §:n 3–5 momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 22 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 22 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 317/2019, seuraavasti:

22 §

Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset

— —

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset määräaikaiskatsastuksia suorittavalta katsastustoimipaikalta edellytettävistä laitteista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 2 §:n 11 kohta, 17 §:n 3 momentti ja 231 §:n 3 momentti, sellaisena kuin ne ovat, 2 §:n 11 kohta laissa 1256/2020, 17 §:n 3 momentti laissa 60/2022 ja 231 §:n 3 momentti laissa 1190/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020, uusi 12 kohta seuraavasti:

2 §

Yleiset määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

— —

11) *hyväksymispäätöksellä* viranomaisen tekemää päätöstä, jolla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty;

12) *automaattisella ajojärjestelmällä* ajoneuvojärjestelmää, joka käyttää sekä laitteistoja että ohjelmistoja ajoneuvon pitkäkestoiseen dynaamiseen hallintaan.

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

— —

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa eikä kuljetuksia sellaisella automaattisella ajojärjestelmällä varustetulla ajoneuvolla, jota käytetään liikenteessä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain 116 ja116 a §:n nojalla myöntämän koenumerotodistuksen perusteella.

231 §

Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä

— —

Turvakiellon kohteena olevien tietojen käsittelystä säädetään väestötietojärjestelmästä ja Digi-ja väestötietoviraston varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi tämän lain 227 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa sekä 228 ja 229 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa.

— —

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

tieliikennelain 52 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018) 52 §:n otsikko ja 2 momentti seuraavasti:

52 §

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen

— —

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa sekä ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 17 päivänä marraskuuta 2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne ja viestintäministeri Timo Harakka

Liite
Rinnakkaistekstit

1.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvolain (82/2021) 16 §:n 2 momentti, 127 ja 128 §, 158 §:n 3 momentti ja 164 §,
muutetaan 1 §, 2 §:n 5, 7, 19, 23 ja 54 kohta, 7 §, 13 §:n 2 momentin 2 ja 10 kohta sekä 5 momentti, 14 §:n 2 momentin 1 kohta ja 3 momentti, 17 §:n 2 momentti, 18 §:n 1 ja 2 momentti, 30 §:n 1 momentti, 32 §, 66 §:n 4, 7 ja 8 momentti, 78 §, 82 §:n 2 momentti, 91 §, 92 §:n 1—3 momentti, 93 §:n 1 momentti, 96 §:n 1 ja 2 momentti, 112 §:n 3 momentti, 116 §:n 1 momentti, 119 §, 5 luvun otsikko, 125, 126 ja 129–132 §, 134 §:n 1 momentin 2 kohta ja 2 momentti, 135 §, 136 §:n 2 momentin 2 kohdan a ja c alakohta sekä ja 3 momentti, 138 §, 139 §:n 4 momentin 5 kohta, 140 §:n 1 momentti, 142 §:n 1 ja 3 momentti, 143 §:n 1 momentti ja 2 momentin 2, 7 ja 8 kohta sekä 3 momentti, 144 §:n 1 momentin 1 kohta, 6 kohdan b alakohta ja 7 kohta, 145 §, 147 §:n 1 momentin 3 kohta, 148 ja 149 §, 150 §:n 3 ja 4 momentti, 151 §:n 2 momentti, 153, 155 ja 156 §, 157 §:n otsikko ja 3 momentti, 159 §:n 1 ja 2 momentti, 160 ja 161 §, 162 §:n otsikko ja 1 momentti, 166 §:n 1 momentti ja 2 momentin 1 kohta, 189 §:n 6 kohta, 194 §:n 1 momentin 13 kohta, 195 §, 198 §:n 3 momentti sekä 200 ja 202 §, sekä
lisätään lakiin uusi 1 a §, 2 §:ään uusi 3 a, 32 a , 36 a ja 42 a kohta, lakiin uusi 6 a, 7 a, 29 a, 80 a ja 116 a §, 133 §:ään uusi 4 momentti, 139 §:n 2 momenttiin uusi 4 a kohta, lakiin uusi 145 a , 145 b, 147 a, 152 a, 200 a ja 200 b § seuraavasti:
Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 §	1 §
Soveltamisala	*Soveltamisala*
Tämä laki koskee tieliikennelaissa (729/2018) tarkoitetulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien: 1) luokitusta; 2) rakennetta, hallintalaitteita, järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia ja varusteita; 3) ympäristöominaisuuksia;	*Tämä laki koskee tieliikennelaissa (729/2018) tarkoitetulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien:* *1) teknisiä vaatimuksia;* *2) luokitusta;* *3) hyväksymistä;* *4) rekisteröintiä;* *5) katsastusta;* *6) teknisiä tienvarsitarkastuksia;*

Voimassa oleva laki

4) hyväksymistä liikenteeseen ja rekisteröintiä;

5) ajoneuvon kunnon ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamiseksi ja muuttamiseksi suoritettavia katsastuksia.

Tämä laki koskee teknisiä tienvarsitarkastuksia.

Tämä laki koskee uusien moottorikelkkojen ja uusien raskaiden moottorikelkkojen sekä tieliikennekäyttöön tarkoitettujen uusien ajoneuvojen maahantuontia, myytäväksi valmistamista, kaupan pitämistä, myyntiä ja muuta luovuttamista. Tämä laki koskee myös sellaisten järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden maahantuontia, myytäväksi valmistamista, kaupan pitämistä, myyntiä ja muuta luovuttamista, joiden teknisistä ominaisuuksista taikka varustamisesta hyväksymismerkinnällä säädetään tässä laissa tai sen nojalla.

Tämä laki koskee moottorikelkkojen ja raskaiden moottorikelkkojen sekä tieliikennekäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen asennusta ja korjausta. Tämä laki koskee myös sellaisten järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden asennusta ja korjausta, joiden teknisistä ominaisuuksista taikka varustamisesta hyväksymismerkinnällä säädetään tässä laissa tai sen nojalla.

Ajoneuvoon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella, sovelletaan ainoastaan ajoneuvon yleisiä turvallisuusvaatimuksia koskevan 3 §:n vaatimuksia, vastuuta ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta koskevaa 12 §:ää vastuuta koskevin osin, ajoneuvon korjausvelvoitetta ja takaisinkutsua koskevaa 178 §:ää, seuraamuksia koskevaa 10 lukua, ajokieltoon määräämistä koskevaa 198 §:ää ja valvontakatsastukseen määräämistä koskevaa 200 §:ää.

Tätä lakia ei sovelleta sellaiseen jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen, jossa sähkömoottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, eikä sellai-

Ehdotus

7) luvanvaraista korjaamista; ja

8) tilapäistä liikenteessä käyttämistä.

Lisäksi tämä laki koskee muun muassa uusien ajoneuvojen sekä eräiden ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden maahantuontia, myytäväksi valmistamista, kaupan pitämistä, myyntiä ja muuta luovuttamista.

Voimassa oleva laki

seen liikkumisen apuvälineeseen, potkukelkkaan, leikkiajoneuvoon tai vastaavaan laitteeseen, jota ei ole varustettu moottorilla.

Tämä laki ei koske EU-tyyppihyväksyntää eikä EU-yksittäishyväksyntää, jos tässä laissa ei toisin säädetä.

(1 a § lisätään)

Ehdotus

1 a §

Soveltamisalan rajoitukset

Tätä lakia ei sovelleta:

1) sotilasajoneuvolaissa (/) tarkoitettuihin sotilasajoneuvoihin;

2) potkukelkkaan, leikkiajoneuvoon tai muuhun vastaavaan liikkumisen apuvälineeseen, jota ei ole varustettu moottorilla;

3) pyörätuoliin tai muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Ajoneuvoon, jota saa käyttää yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella, sovelletaan ainoastaan:

1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;

2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta;

3) 178 §:ssä säädettyä ajoneuvon korjausvelvoitetta ja takaisinkutsua;

4) seuraamuksia koskevaa 10 lukua;

5) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä; ja

6) 200 §:ssä säädettyä valvontakatsastukseen määräämistä.

Automaattisella ajojärjestelmällä varustettuun ajoneuvoon, jota käytetään liikenteessä koenumerotodistuksen perusteella, sovelletaan ainoastaan:

1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;

2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta;

3) 13 §:n 2 momentin 1–5, 10 ja 12 kohdan ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevia vaatimuksia;

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	4) 116 §:n koenumerotodistusta ja koenumerokilpiä koskevaa sääntelyä; 5) 116 a §:n automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistusta koskevia säännöksiä; 6) 119 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää koenumerotodistus ajoneuvossa mukana ajon aikana; 7) 165–167 §:n säännöksiä teknisestä tienvarsitarkastuksesta; 8) 194 §:n 1 momentin 6, 9–11 ja 14 kohdassa säädettyä ajoneuvorikkomusta koskevaa rikosvastuuta; 9) 196 §:ssä tarkoitettua rikosvastuuta; 10) 197 §:ssä säädettyä toimenpiteistä luopumista; ja 11) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä. Kevyeen automaattiseen tavarakuljettimeen sovelletaan ainoastaan: 1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia; 2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta; 3) 13 §:n 2 momentin 1–5, 10 ja 12 kohdan vaatimuksia ajoneuvon rakenteeseen, hallinta- laitteisiin ja varusteisiin liittyen; 4) 29 a §:n kevyttä automaattista tavarankuljetinta koskevia säännöksiä; 5) 194 §:n 1 momentin 14 kohdassa säädettyä ajoneuvorikkomusta koskevaa rikosvastuuta; 6) 196 §:ssä tarkoitettua rikosvastuuta; 7) 197 §:ssä säädettyä toimenpiteistä luopumista; ja 8) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä.
2 §	2 §
Määritelmät	*Määritelmät*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
	3 a) ***automaattisella ajoneuvojärjestelmällä*** *järjestelmää, joka käyttää sekä laitteistoja että ohjelmistoja ajoneuvon pitkäkestoiseen dynaamiseen hallintaan;*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
5) ennakkoilmoituksella uutta tai keskeneräistä ajoneuvoa koskevien tietojen ilmoittamista Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ensirekisteröintiä*;*	*5) ennakkoilmoituksella keskeneräistä, valmistunutta tai valmista uutta* ajoneuvoa koskevien tietojen ilmoittamista Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ensirekisteröintiä;
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
7) ensimmäisen käyttöönoton ajankohdalla päivää, jolloin ajoneuvo on ensimmäisen kerran rekisteröity *Suomessa* tai jolloin ajoneuvo on tosiasiallisesti otettu käyttöön;	*7) ensimmäisen käyttöönoton ajankohdalla* päivää, jolloin ajoneuvo on ensimmäisen kerran rekisteröity tai jolloin ajoneuvo on tosiasiallisesti otettu käyttöön*;*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
19) järjestelmällä yhden tai useamman erityisen toiminnon suorittamiseksi ajoneuvossa yhdistettyjen laitteiden kokoonpanoa;	*19) järjestelmällä* yhden tai useamman erityisen toiminnon suorittamiseksi ajoneuvossa *olevaa* yhdistettyjen laitteiden kokoonpanoa;
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
23) kytkentäkatsastuksella vetävän ja hinattavan ajoneuvon taikka ajoneuvojen kytkennän hyväksymiseksi suoritettavaa tarkastusta;	*23) kytkentäkatsastuksella vetävän ajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen välisen kytkennän hyväksymiseksi suoritettavaa tarkastusta;*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	32 a) päästömanipulaatiolla pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia;
	— — — — — — — — — — — — — — —
	36 a) sotilasajoneuvorekisterillä sotilasajoneuvolain 14 §:ssä tarkoitettua rekisteriä
	— — — — — — — — — — — — — — —
	42 a) Sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa määriteltyä vaatimuksenmukaisuustodistusta, joka on strukturoitava sähköisessä muodossa;
	— — — — — — — — — — — — — — —
54) *yksittäishyväksynnällä* menettelyä, jossa hyväksyntäviranomainen varmentaa, että yksittäinen auto tai sen perävaunu, joka voi olla myös muu kuin ainoa kappale, on asiaankuuluvien kansallista yksittäishyväksyntää koskevien vaatimusten mukainen.	*54) yksittäishyväksynnällä* menettelyä, *jossa ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (958/2013) tarkoitettu yksittäishyväksynnän myöntäjä varmentaa*, että yksittäinen auto tai sen perävaunu, joka voi olla myös muu kuin ainoa kappale, on asiaankuuluvien kansallista yksittäishyväksyntää koskevien vaatimusten mukainen.

Voimassa oleva laki

(6 a § lisätään)

Ehdotus

6 a §

Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynti ja asentaminen

Talouden toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon päästömanipulaation aiheuttavaa järjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Talouden toimijan tulee osoittaa, että huolimatta myynnin tai asentamisen kohteena olevan 1 momentissa tarkoitetun järjestelmän asentamisesta ajoneuvoon ajoneuvo edelleen täyttää ne vaatimukset, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty.

Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsotaan:

1) ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämä EU-tyyppihyväksyntätodistus;

2) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaava selvitys; tai

3) hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaava selvitys.

7 §

Ajoneuvon muuttaminen, rakentaminen ja korjaaminen

Ellei jäljempänä toisin säädetä, liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa korjata, muuttaa eikä varustaa lisälaitteella siten, ettei ajoneuvo enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Ajoneuvon ei myöskään saa antaa muuttua sellaiseksi, ettei se enää täytä näitä vaatimuksia. Myöskään ajoneuvon iän ja

7 §

Ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset

Jos tässä laissa ei toisin säädetä eikä tämän lain nojalla toisin säädetä tai määrätä, ajoneuvon sekä sen osan, järjestelmän, komponentin ja erillisen teknisen yksikön on täytettävä ne tekniset vaatimukset, joita Suomessa sovellettiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana. Vaihtoehtoisesti saa soveltaa teknisiä vaatimuksia, joita Suomessa on sovellettu ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan jälkeen. Käytetyn ajoneuvon, osan, järjestelmän, komponentin

Voimassa oleva laki

luontaisen kulumisen vuoksi ajoneuvosta turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetuista ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niistä edellytettävistä selvityksistä sekä 139 ja 144 §:n mukaisessa vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista. Poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

(7 a § lisätään)

Ehdotus

ja erillisen teknisen yksikön vaatimustenmukaisuutta arvioitaessa saa ottaa huomioon luontaisen käytöstä johtuvan kulumisen, jolla ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen eikä ympäristöominaisuuksiin.

Ajoneuvo, jolla on EU- tai EY-tyyppihyväksyntä tai EU-yksittäishyväksyntä ja jota ei ole edellä tarkoitetussa hyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu, katsotaan täyttävän 1 momentissa tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Ajoneuvon, jonka luokitusta tai alaluokitusta on muutettu, on täytettävä sen uuden luokituksen ja alaluokituksen mukaiset 1 momentissa tarkoitetut tekniset vaatimukset.

*Jos ajoneuvoon sovelletaan teknisiä vaatimuksia tai hyväksyntävaatimuksia, joissa edellytetään ajoneuvon ominaisuuksien parantamista ajoneuvon elinkaaren aikana, ajoneuvoa on päivitettävä näiden vaatimusten mukaisesti. Jos ajoneuvoa ei ole edellä tarkoitetulla tavalla päivitetty, sen käyttäminen liikenteessä on kielletty (**käyttökielto**).*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetuista teknisistä vaatimuksista ja niitä koskevista poikkeuksista.

7 a §

Ajoneuvon muuttaminen

Sen estämättä, mitä 7 §:n 1–4 momentissa säädetään, ajoneuvoa saa muuttaa siten, että se ei täytä mainituissa lainkohdissa tarkoitettuja teknisiä vaatimuksia vain, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista määräyksiä, joissa otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus ja ajoneuvoon tehtävien muutosten käytännön toteutettavuus sekä määräyksiä lisävaatimuksista, joilla varmistetaan ajoneuvon turvallisuus ja haitallisten ympäristövaikutusten vähäisyys muutosten jälkeen.

Jos ajoneuvoon lisätään osa, järjestelmä, komponentti, erillinen tekninen yksikkö tai ominaisuus, jota koskevat vaatimukset ovat

tulleet velvoittavina ensimmäisen kerran voimaan ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdan jälkeen, ajoneuvoon lisätyn osan, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön tai ominaisuuden on kuitenkin täytettävä sellaiset tekniset vaatimukset, joita siihen Suomessa sovelletaan tai on sovellettu.

Ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta eivätkä ajoneuvon lähipäästöt kasva vähäistä enempää.

Liikenteessä käytettävään ajoneuvoon toteutettu päästömanipulaatio on kiellettyä ajoneuvon muuttamista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 3 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista sekä muutosten toteuttamisedellytyksistä. Määräysten on oltava tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset tässä pykälässä tarkoitetuista ajoneuvon muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niistä edellytettävistä selvityksistä sekä 139 ja 144 §:n mukaisessa vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista. Poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteriin rekisteröidyn Puolustusvoimien ajoneuvon vähäisistä teknisistä poikkeuksista, jotka ovat tarpeen Puolustusvoimien tehtävien tai ajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen johdosta. Poikkeuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Voimassa oleva laki

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

— — — — — — — — — — — — — — — —

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on kuitenkin oltava vähintään:

— — — — — — — — — — — — — — — —

2) käyttöjarru, jos kysymyksessä on moottorikäyttöinen ajoneuvo, polkupyörä tai kevyt sähköajoneuvo;

— — — — — — — — — — — — — — — —

10) äänimerkinantolaite, jos kysymyksessä on moottorikäyttöinen ajoneuvo, kevyt sähköajoneuvo tai polkupyörä;

— — — — — — — — — — — — — — — —

Käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetyt vaatimukset, jos se täyttää *ne tekniset vaatimukset, jotka olivat voimassa Suomessa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin*. Tieliikennekäyttöön tarkoitetussa ajoneuvossa on kuitenkin aina oltava 2 momentin 6 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti varoituskolmio.

— — — — — — — — — — — — — — — —

14 §

Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

— — — — — — — — — — — — — — — —

Edellä 13 §:n 2 momentin 11 kohdassa tarkoitettua nopeudenrajoitinta ei vaadita:

1) *sotilasajoneuvossa*, pelastusautossa, poliisiajoneuvossa, Tullin ajoneuvossa ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa;

— — — — — — — — — — — — — — — —

Ulkovallan edustuston tai diplomaattikunnan jäsenen hallinnassa olevaan tai aiemmin olleeseen, ulkomailta perintönä tai testamentilla saatuun sekä tullihuutokaupasta tai muusta valtion järjestämästä huutokaupasta hankittuun ajoneuvoon tai muuttoajoneuvoon

Ehdotus

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

— — — — — — — — — — — — — — — —

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on kuitenkin oltava vähintään:

— — — — — — — — — — — — — — — —

2) käyttöjarru, jos kysymyksessä on moottorikäyttöinen ajoneuvo, polkupyörä, kevyt sähköajoneuvo tai *kevyt automaattinen tavarankuljetin*;

— — — — — — — — — — — — — — — —

10) äänimerkinantolaite, jos kysymyksessä on moottorikäyttöinen ajoneuvo, kevyt sähköajoneuvo, polkupyörä *tai kevyt automaattinen tavarankuljetin;*

— — — — — — — — — — — — — — — —

Käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetyt vaatimukset, jos se täyttää *7 §:n 1–4 momentissa* säädetyt vaatimukset. Tieliikennekäyttöön tarkoitetussa ajoneuvossa on kuitenkin aina oltava 2 momentin 6 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti varoituskolmio.

— — — — — — — — — — — — — — — —

14 §

Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

— — — — — — — — — — — — — — — —

Edellä 13 §:n 2 momentin 11 kohdassa tarkoitettua nopeudenrajoitinta ei vaadita:

1) pelastusautossa, poliisiajoneuvossa, Tullin ajoneuvossa, Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa ja *Puolustusvoimien ajoneuvossa*;

— — — — — — — — — — — — — — — —

Ulkovallan edustuston tai diplomaattikunnan jäsenen hallinnassa olevaan tai aiemmin olleeseen, ulkomailta perintönä tai testamentilla saatuun sekä tullihuutokaupasta tai muusta valtion järjestämästä huutokaupasta

Voimassa oleva laki

voidaan 13 §:n 2 momentissa säädettyjä muita kuin valaisimia koskevien keskeisten vaatimusten osalta soveltaa aiemman rekisteröintimaan *ensirekisteröinnissä sovellettuja tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa* koskevia taikka näitä uudempia vaatimuksia.

— — — — — — — — — — — — — —

16 §

Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittaminen

— — — — — — — — — — — — — —

Sellaiseen ajoneuvon, jota on sen käyttövoiman vaihdon tai siihen soveltuvan polttoaineen vaihdon johdosta muutettu sen ensimmäisen käyttöönoton jälkeen, sovelletaan energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevia vaatimuksia vain siltä osin kuin muutos voi vaikuttaa ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottoajankohtaa vastaavien raja-arvojen täyttymiseen uudella käyttövoimalla tai polttoaineella. Ensimmäistä käyttöönottoajankohtaa vastaavan raja-arvon määrittelyssä otetaan huomioon 7 §:n 1 momentin mukaisesti ajoneuvon luontainen kuluminen.

— — — — — — — — — — — — — —

17 §

Lupa poiketa energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista sekä ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

— — — — — — — — — — — — — —

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan myöntää:

1) vähintään neljä vuotta ennen rekisteröintiä maahantuodulle tai Suomessa valmistetulle rekisteröimättömälle ajoneuvolle, jota ei ole käytetty, ajoneuvon ottamiseksi käyttöön maahantuonti- tai valmistusajankohtana voimassa olleiden vaatimusten mukaisesti;

2) enintään neljän vuoden määräajaksi ajoneuvoa koskevista vaatimuksista yksittäiselle

Ehdotus

hankittuun ajoneuvoon *sekä* muuttoajoneuvoon saa 13 §:n 2 momentissa säädettyjä muita kuin valaisimia koskevienvaatimusten osalta soveltaa aiemman rekisteröintimaan *ensirekisteröinnissä tai ensimmäisessä käyttöönotossa* sovellettuja taikka näitä uudempia teknisiä vaatimuksia.

— — — — — — — — — — — — — —

(kumotaan)

17 §

Lupa poiketa energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista sekä ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

— — — — — — — — — — — — — —

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan myöntää:

1) vähintään neljä vuotta ennen rekisteröintiä maahantuodulle tai Suomessa valmistetulle rekisteröimättömälle ajoneuvolle, jota ei ole käytetty, ajoneuvon ottamiseksi käyttöön maahantuonti- tai valmistusajankohtana voimassa olleiden vaatimusten mukaisesti;

2) enintään neljän vuoden määräajaksi ajoneuvoa koskevista vaatimuksista yksittäiselle

Voimassa oleva laki

tai useammalle erikseen yksilöidylle nopeuskilpailussa käytettävälle ajoneuvolle ajoneuvoa kilpailussa käytettäessä sekä matkalla kilpailuun ja sieltä pois tai kilpailun edellyttämässä katsastuksessa käyntiin;

3) muusta erityisestä syystä yksittäiselle tai useammalle erikseen yksilöidylle ajoneuvolle sitä koskevista tämän lain nojalla säädetyistä tai määrätyistä vaatimuksista ajoneuvon hyväksymiseksi liikennekäyttöön.

18 §

Käytettynä maahantuodun ajoneuvon vaatimukset

Sellaisen käytettynä maahantuodun ajoneuvon, joka ensirekisteröidään tai otetaan Suomessa muutoin ensimmäistä kertaa käyttöön, on täytettävä *ne tekniset vaatimukset, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin*. Sellaisen toisessa ETA-valtiossa rekisteröidyn EU- tai EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon, joka täyttää 7 §:ssä säädetyt vaatimukset ja jolla ei ole rekisteröintitodistukseen merkittyjä käyttöön liittyviä rajoituksia, katsotaan täyttävän tämän momentin vaatimukset.

Ensirekisteröitäessä muualta kuin ETA-valtiosta tai Ahvenanmaan maakunnasta käytettynä maahantuotu auto tai sen perävaunu, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta siellä on kulunut alle kuusi kuukautta, ajoneuvo on esitettävä yksittäishyväksyntään, jos sitä ei ole EU- tai EY-tyyppihyväksytty.

— — — — — — — — — — — — — —

Ehdotus

tai useammalle erikseen yksilöidylle nopeuskilpailussa käytettävälle ajoneuvolle ajoneuvoa kilpailussa käytettäessä sekä matkalla kilpailuun ja sieltä pois tai kilpailun edellyttämässä katsastuksessa käyntiin;

3) enintään neljän vuoden määräajaksi ajoneuvoa koskevista vaatimuksista yksittäiselle tai useammalle erikseen yksilöidylle automaattisen joukkoliikenteen tarjoamiseen tarkoitetulle ajoneuvolle käytettäväksi ennalta suunnitelluilla reiteillä tai alueilla suurimman sallitun nopeuden ollessa enintään 30 kilometriä tunnissa;

4) muusta erityisestä syystä yksittäiselle tai useammalle erikseen yksilöidylle ajoneuvolle sitä koskevista tämän lain nojalla säädetyistä tai määrätyistä vaatimuksista ajoneuvon hyväksymiseksi liikennekäyttöön.

18 §

Käytettynä maahantuodun ajoneuvon vaatimukset

Sellaisen käytettynä maahantuodun ajoneuvon, joka ensirekisteröidään tai otetaan Suomessa muutoin ensimmäistä kertaa käyttöön, on täytettävä *7 §:n 1 momentissa tai 7 a §:n 1 momentissa säädetyt vaatimukset*. Sellaisen toisessa ETA-valtiossa rekisteröidyn EU- tai EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon, joka täyttää *7 a* §:ssä säädetyt vaatimukset ja jolla ei ole rekisteröintitodistukseen merkittyjä käyttöön liittyviä rajoituksia, katsotaan täyttävän tämän momentin vaatimukset.

Ensirekisteröitäessä muualta kuin ETA-valtiosta tai Ahvenanmaan maakunnasta käytettynä maahantuotu auto tai sen perävaunu, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta siellä on kulunut alle kuusi kuukautta, ajoneuvo on esitettävä yksittäishyväksyntään, jos sitä ei ole EU- tai EY-tyyppihyväksytty *taikka EU-yksittäishyväksytty*.

— — — — — — — — — — — — — —

Voimassa oleva laki

(29 a § lisätään)

Ehdotus

29 a §

Kevyt automaattinen tavarankuljetin

Kevyellä automaattisella tavarankuljettimella tarkoitetaan etähallittua, automaattisella ajojärjestelmällä varustettua sähköajoneuvoa, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Ajoneuvon on täytettävä rakenteen, hallintalaitteiden ja varusteiden osalta 13 §:n 2 momentin 1–5, 10 ja 12 kohtien vaatimukset sekä oltava mitoiltaan ja massoiltaan sellainen, ettei siitä aiheudu haittaa tai vaaraa muille tienkäyttäjille. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kevyen automaattisen tavarankuljettimen mitoista, massoista, valoista, heijastimista, äänimerkinantolaitteesta ja jarruista.

30 §

Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo

Pelastusauto on pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Pelastusauto on myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on kunnan tai kuntayhtymän pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin. Pelastusauto on myös palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Pelastusauton on oltava pelastustoimen käyttöön soveltuva.

— — — — — — — — — — — — — —

30 §

Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo

Pelastusauto on pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Pelastusauto on myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on *hyvinvointialueen* pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin. Pelastusauto on myös palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Pelastusauton on oltava pelastustoimen käyttöön soveltuva.

— — — — — — — — — — — — — —

Voimassa oleva laki

32 §

Hälytysajoneuvo

Hälytysajoneuvo on sellainen pelastusauto, poliisiajoneuvo, Rajavartiolaitoksen ajoneuvo, Tullin ajoneuvo, ambulanssi, ensihoitoajoneuvo, Puolustusvoimien pelastusauto, *Puolustusvoimien sairasauto* ja *sotilaspoliisiajoneuvo*, joka on varustettu sinistä valoa näyttävä vilkkuvalla varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella.

66 §

Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa

— — — — — — — — — — — — — — — —

Hyväksyntäviranomaisen tai hyväksyntäviranomaisen tähän tarkoitukseen nimeämän elimen on arvioitava kansalliseen, E- ja EU-tyyppihyväksyntään liittyvien alkuarviointien ja tuotteen vaatimustenmukaisuutta koskevien järjestelyjen toimivuus 12 kuukauden välein. Erityisestä syystä arviointi voidaan kuitenkin tehdä tätä harvemmin mutta vähintään 24 kuukauden välein.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Kansallisen tyyppihyväksynnän ja kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän osalta noudatetaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyä menettelyä, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset kansallisen, E- ja EU-tyyppihyväksynnän sekä kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävistä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkemmat määräykset vähäisistä poikkeuksista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa

Ehdotus

32 §

Hälytysajoneuvo

Hälytysajoneuvo on sellainen pelastusauto, poliisiajoneuvo, Rajavartiolaitoksen ajoneuvo, Tullin ajoneuvo, ambulanssi, ensihoitoajoneuvo ja Puolustusvoimien hälytysajoneuvo, joka on varustettu sinistä valoa *näyttävällä* vilkkuvalla varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella.

66 §

Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa

— — — — — — — — — — — — — — — —

Hyväksyntäviranomaisen tai hyväksyntäviranomaisen tähän tarkoitukseen nimeämän elimen on arvioitava kansalliseen, E-*, EY-* ja EU-tyyppihyväksyntään liittyvien alkuarviointien ja tuotteen vaatimustenmukaisuutta koskevien järjestelyjen toimivuus 12 kuukauden välein. Erityisestä syystä arviointi voidaan kuitenkin tehdä tätä harvemmin mutta vähintään 24 kuukauden välein.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Kansallisen tyyppihyväksynnän ja kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän *osalta tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan sovelletaan* autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyä menettelyä, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset kansallisen, E-, *EY-* ja EU-tyyppihyväksynnän sekä kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävistä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkemmat määräykset vähäisistä poikkeuksista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puite-

Voimassa oleva laki

ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyjen menettelyjen noudattamiseen kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyyppihyväksynnässä. Poikkeusten on oltava tarkoituksenmukaisia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan kannalta, eivätkä ne saa heikentää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan tasoa.

78 §

Yksittäishyväksynnän myöntäminen

Yksittäishyväksyntä myönnetään tieliikennekäyttöön myytävälle tai ensirekisteröitävälle uudelle M-, N- tai O-luokan ajoneuvolle, jota ei ole tyyppihyväksytty. Tyyppihyväksytty M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voidaan kuitenkin esittää yksittäishyväksyttäväksi, jos sitä on ennen ensirekisteröintiä muutettu siten, että myönnetyn tyyppihyväksynnän voimassaolo on päättynyt, tai jos ajoneuvolle on muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa myönnetty kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä, jota ei ole Suomessa tunnustettu. Lisäksi monivaiheisen tyyppihyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voidaan EU-tyyppihyväksynnän tai kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän sijasta yksittäishyväksyä.

Yksittäishyväksynnässä on tarkastettava ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot.

Yksittäishyväksynnän myöntäjästä säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (958/2013).

(80 a § lisätään)

Ehdotus

asetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyjen menettelyjen noudattamiseen kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyyppihyväksynnässä. Poikkeusten on oltava tarkoituksenmukaisia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan kannalta, eivätkä ne saa heikentää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan tasoa.

78 §

Yksittäishyväksynnän myöntäminen

Yksittäishyväksyntä myönnetään tieliikennekäyttöön myytävälle tai ensirekisteröitävälle uudelle M-, N- tai O-luokan ajoneuvolle, jota ei ole tyyppihyväksytty *eikä EU-yksittäishyväksytty*. Tyyppihyväksytty uusi M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voidaan kuitenkin esittää yksittäishyväksyttäväksi, jos sitä on ennen ensirekisteröintiä muutettu siten, että myönnetyn tyyppihyväksynnän voimassaolo on päättynyt, tai jos ajoneuvolle on muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa myönnetty kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä, jota ei ole Suomessa tunnustettu. Lisäksi *monivaiheisesti valmistetun M-, N- tai O-luokan ajoneuvon viimeinen valmistusvaihe* voidaan EU-tyyppihyväksynnän tai kansallisen piensarjatyyppihyväksynnän sijasta yksittäishyväksyä.

Yksittäishyväksynnässä on tarkastettava ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot.

Yksittäishyväksynnän myöntäjästä säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa.

80 a §

Valmistajan vastuu yksittäishyväksynnässä

Yksittäishyväksyttävän ajoneuvon valmistaja vastaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta. Yksittäishyväksynnässä kukin valmistaja vastaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta niiden järjestelmien, komponenttien,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden osalta, jotka on lisätty tai joita on muutettu ajoneuvon edellisen valmistusvaiheen jälkeen.

Jos yksittäishyväksyntää hakee muu kuin valmistaja, hakemukseen on liitettävä valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus, josta käy ilmi ajoneuvon valmistaja ja selvitys valmistusvaiheesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä todistuksen sisällöstä.

Yksittäishyväksynnässä kukin valmistaja vastaa siitä, että ajoneuvo on kyseisen valmistusvaiheen osalta valmistettu edellisten valmistusvaiheiden valmistajien ohjeiden mukaisesti. Jos edellisten vaiheiden valmistajien ohjeita ei ole olemassa tai kohtuudella saatavilla, seuraavan vaiheen valmistaja vastaa lisäksi edellisten valmistusvaiheiden osalta sellaisten järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden vaatimustenmukaisuudesta, joiden vaatimustenmukaisuuteen kyseisen valmistajan toimenpiteillä on vaikutusta.

82 §

Yksittäishyväksyntätodistus

— — — — — — — — — — — — — — —

Yksittäishyväksyntätodistus on voimassa kolme kuukautta. Todistuksen voimassaolo kuitenkin päättyy, jos ensimmäistä kertaa käyttöönotettava ajoneuvo ei enää täytä sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia. Jos ajoneuvoa ei kolmen kuukauden kuluessa todistuksen antamisesta ole rekisteröity, todistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa, jos ajoneuvo edelleen täyttää sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tekniset vaatimukset.

82 §

Yksittäishyväksyntätodistus

— — — — — — — — — — — — — — —

Yksittäishyväksyntätodistus on voimassa kolme kuukautta. Todistuksen voimassaolo kuitenkin päättyy, jos ensimmäistä kertaa käyttöönotettava ajoneuvo ei enää täytä sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia. *Jos ajoneuvoa ei ole rekisteröity ja ajoneuvo edelleen täyttää sitä koskevat ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tekniset vaatimukset, todistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa myöntämällä ajoneuvolle uusi yksittäishyväksyntä muuttamatta yksittäishyväksyntänumeroa.*

91 §

Ennakkoilmoitus

91 §

Ennakkoilmoitus

Voimassa oleva laki

Tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka tekniset tiedot ja hyväksyntätiedot on tallennettu rekisteriin, voidaan tehdä ennakkoilmoitus. Ennakkoilmoituksessa ilmoitetaan uuden valmiin, valmistuneen tai keskeneräisen ajoneuvon tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottoa ja ensirekisteröintiä.

92 §

Ennakkoilmoituksen tekijä

Ennakkoilmoituksen voi tehdä ajoneuvon valmistaja ja valmistajan edustaja. Jos ajoneuvon on tuonut maahan muu kuin valmistaja tai valmistajan edustaja, ennakkoilmoituksen voi kuitenkin tehdä myös ajoneuvon maahantuoja.

Ennakkoilmoituksen tekijän on oltava:

1) Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;

2) autoverolain 46 §:ssä tarkoitettu rekisteröity autoveroilmoittaja, jos yhteisö ennakkoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja, tai joka on Tullin rekisteröity luottoasiakas, jos yhteisö ennakkoilmoittaa ETA-valtioiden ulkopuolelta maahan tuomiaan muita kuin autoveron alaisia ajoneuvoja; ja

3) vakavarainen ja asiantunteva.

Lisäksi ennakkoilmoituksen tekijällä on oltava käytössään ajoneuvon rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot ja EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistus tai selvitys muun ajoneuvon tyyppihyväksynnästä. Ajoneuvon valmistajan on annettava nämä ennakkoilmoituksen tekijälle tämän pyynnöstä.

Ehdotus

Tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka tekniset tiedot ja hyväksyntätiedot on tallennettu rekisteriin, voidaan tehdä ennakkoilmoitus. *Lisäksi ennakkoilmoitus voidaan tehdä tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka vaatimustenmukaisuustodistus on asetettu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettuna strukturoituna tietona sähköisessä muodossa Liikenne- ja viestintäviraston saataville 92 §:n 4 momentissa säädetty huomioon ottaen.*

Ennakkoilmoituksessa *on ilmoitettava* uuden valmiin, valmistuneen tai keskeneräisen ajoneuvon tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ajoneuvon *ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa* ja ensirekisteröintiä.

92 §

Ennakkoilmoituksen tekijä

Ennakkoilmoituksen voi tehdä ajoneuvon valmistaja ja valmistajan edustaja.

Ennakkoilmoituksen tekijän on oltava:

1) Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;

2) autoverolain 46 §:ssä tarkoitettu rekisteröity autoveroilmoittaja, jos yhteisö ennakkoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja; ja

3) vakavarainen ja asiantunteva.

Lisäksi ennakkoilmoituksen tekijällä on oltava käytössään ajoneuvon *valmistajan* rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot ja EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistus tai selvitys muun ajoneuvon tyyppihyväksynnästä.

Voimassa oleva laki

93 §

Ennakkoilmoitustodistus

Ennakkoilmoituksen tekijällä on oikeus pyynnöstä saada ennakkoilmoitustodistus rekisteristä, kun ajoneuvosta on tehty ennakkoilmoitus.

— — — — — — — — — — — — — —

96 §

Rekisteröintitodistus

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määräaikaiskatsastuksen yhteydessä. Rekisteröintitodistuksen

I osa annetaan rekisteri-ilmoituksen yhteydessä ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa pyynnöstä rekisteröintitodistuksen II osan ajoneuvon omistajalle *rekisteri-ilmoituksen yhteydessä.*

— — — — — — — — — — — — — —

112 §

Liikennekäytöstä poisto

— — — — — — — — — — — — — —

Ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan rekisteröidystä ajoneuvosta, jota ei muusta syystä enää käytetä liikenteessä Suomessa, on tehtävä liikennekäytöstä poistoa koskeva rekisteri-ilmoitus.

— — — — — — — — — — — — — —

Ehdotus

93 §

Ennakkoilmoitustodistus

Ennakkoilmoituksesta muodostuu ajoneuvolle ennakkoilmoitustodistus, jonka Liikenne- ja viestintävirasto asettaa ennakkoilmoituksen tekijän saataville.

— — — — — — — — — — — — — —

96 §

Rekisteröintitodistus

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määräaikaiskatsastuksen yhteydessä. *Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle pyynnöstä.*

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen II osan ajoneuvon omistajalle pyynnöstä.

— — — — — — — — — — — — — —

112 §

Liikennekäytöstä poisto

— — — — — — — — — — — — — —

Sotilasajoneuvorekisteriin, ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan rekisteröidystä ajoneuvosta sekä ajoneuvosta, jota ei muusta syystä enää käytetä liikenteessä Suomessa, on tehtävä liikennekäytöstä poistoa koskeva rekisteri-ilmoitus. *Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen tällainen ajoneuvo ei ole käyttökiellossa*.

— — — — — — — — — — — — — —

Voimassa oleva laki

116 §

Koenumerotodistus ja koenumerokilvet

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää ajoneuvoja valmistavalle, myyvälle, varustavalle tai korjaavalle taikka kuljetustoimintaa harjoittavalle tai ajoneuvoihin kohdistuvaa tutkimustoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle enintään vuoden voimassa olevan koenumerotodistuksen. Todistus oikeuttaa Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäiseen käyttöön koenumerokilvin tiellä ja muualla. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen, jos ajoneuvoa on käytetty koenumerokilvillä tämän lain tai tieliikennelain taikka niiden nojalla annettujen säännösten tai määräysten, ajoneuvon verotusta koskevien säännösten taikka koenumerotodistuksessa asetettujen ehtojen vastaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen haltijan kaikki koenumerotodistukset, jos mainittujen säännösten, määräysten tai ehtojen vastainen toiminta on ollut toistuvaa tai erityisen vakavaa.

— — — — — — — — — — — — — — —

(116 a § lisätään)

Ehdotus

116 §

Koenumerotodistus ja koenumerokilvet

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää ajoneuvoja valmistavalle, myyvälle, varustavalle tai korjaavalle taikka kuljetustoimintaa harjoittavalle tai ajoneuvoihin kohdistuvaa tutkimustoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle *hakemuksesta* enintään vuoden voimassa olevan koenumerotodistuksen. Todistus oikeuttaa Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäiseen käyttöön koenumerokilvin tiellä ja muualla. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen, jos ajoneuvoa on käytetty koenumerokilvillä tämän lain tai tieliikennelain taikka niiden nojalla annettujen säännösten tai määräysten, ajoneuvon verotusta koskevien säännösten taikka koenumerotodistuksessa asetettujen ehtojen vastaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen haltijan kaikki koenumerotodistukset, jos mainittujen säännösten, määräysten tai ehtojen vastainen toiminta on ollut toistuvaa tai erityisen vakavaa.

— — — — — — — — — — — — — — —

116 a §

Automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistus

Haettaessa 116 §:ssä tarkoitettua koenumerotodistusta automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon kokeilutoimintaan hakijan on liitettävä hakemukseen tiedot:

1) hakijasta,
2) kokeilussa käytettävistä ajoneuvoista ja automaatiojärjestelmistä;
3) kuljettajista ja käyttäjistä;
4) kokeilun toteuttamisalueesta;
5) tutkimussuunnitelmasta;
6) turvallisuuden varmistamisesta;
7) kokeilun ajankohdasta ja kestosta;
8) datan keräämisestä; ja
9) kokeilun kannalta muista olennaisista seikoista.

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	Edellä 1 momentissa tarkoitetut tiedot on annettava myös silloin, jos kokeilu muuttuu merkittävästi tai jos samalla koenumerotodistuksella aloitetaan kokonaan uusi kokeilu. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus välittömästi keskeyttää kokeilu, jos kokeilun luonne on oleellisesti erilainen kuin hakemuksessa esitetty taikka jos kokeilun voidaan todeta aiheuttaneen vaaratilanteen liikenteessä tai haitan liikenteelle, ja sen jatkaminen sellaisenaan aiheuttaisi suurentuneen riskin muille tienkäyttäjille. Koenumerotodistuksen haltijan on toimitettava liikesalaisuuden estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle raportti kokeen tuloksista kolmen kuukauden kuluessa kokeilun lopettamisesta, tai jos kokeilua jatketaan, vuosittain todistuksen uusiutumisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää sähköistä luetteloa ajoneuvoista, joita koenumerotodistuksen haltija käyttää liikenteessä koenumerotodistuksen perusteella. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kokeilun tulokset. Mahdollisista salassa pidettävistä tiedoista säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa. Liikenne- ja viestintävirastolla on kuitenkin salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetuista annettavista tiedoista ja niiden toimittamistavasta sekä raportoinnin suorittamisesta.
119 §	119 §
Ajoneuvon väliaikainen käyttö liikenteessä	*Ajoneuvon väliaikainen käyttö liikenteessä*
Koenumerotodistus ja siirtolupa on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana.	Koenumerotodistus ja siirtolupa on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana. *Voimassa oleva koenumerotodistus ja siirtolupa voidaan todentaa myös sähköisesti.*
5 luku	5 luku

Voimassa oleva laki

Ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

125 §

ETA-valtiossa rekisteröidyt ajoneuvot

Jos ajoneuvosta ei ole suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää Suomessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa 30 päivän ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo rekisteröidään Suomessa. Ajoneuvon kuljettajan on osoitettava ajoneuvon maahantuontiajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle Tullin ajoneuvon käyttöönottoilmoitukseen tai muuhun asiakirjaan tekemin merkinnöin. Jos kyseessä on kansainvälinen, enintään seitsemän päivää Suomessa kestävä kuljetus, ajoneuvon maahantuloajankohta voidaan kuitenkin osoittaa muutoinkin kuin Tullin tekemin merkinnöin.

Jos kyseessä on ajoneuvo, josta on suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa täällä kolmen kuukauden ajan. Ajoneuvon kuljettajan on tällöin osoitettava ajoneuvon käyttöoikeus liikennettä valvovalle viranomaiselle Verohallinnon vahvistamalla käyttöönottoilmoituksella.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on:

1) että ajoneuvossa on rekisteröintivaltion rekisterikilvet ja kansallisuustunnus;

2) että ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän päämitat ja massat eivät ylitä Suomessa sallittuja arvoja;

3) että ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus;

4) että ajoneuvon kuljettajalla on rekisteröintimaassa annettu ajoneuvon rekisteröintitodistus ja todistus oikeudestaan pitää ajoneuvoa hallinnassaan, jollei sitä ole rekisteröity mukana olevan henkilön nimiin; ja

5) että rekisterikilven sijasta perävaunussa on sen omistajan tai viranomaisen antama numerotunnus tai että vetoauton rekisterikilpi kiinnitetään perävaunun taakse, jos perävaunu on otettu käyttöön sellaisessa valtiossa, jossa

Ehdotus

Ulkomailla *tai* Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

125 §

Suomessa vakituisesti asuvan oikeus käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa

Suomessa autoverolain 33 §:ssä tarkoitetulla tavalla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa.

Ajoneuvon kuljettajan on osoitettava ajoneuvon maahantuontiajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle.

Edellä *1* momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on:

1) että ajoneuvossa on rekisteröintivaltion rekisterikilvet ja kansallisuustunnus;

2) että ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän päämitat ja massat eivät ylitä Suomessa sallittuja arvoja;

3) että ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus; ja

4) että ajoneuvon kuljettajalla on rekisteröintimaassa annettu ajoneuvon rekisteröintitodistus ja todistus oikeudestaan pitää ajoneuvoa hallinnassaan, jollei sitä ole rekisteröity mukana olevan henkilön nimiin.

Edellä 3 momentin 1 kohdasta poiketen jos perävaunu on otettu käyttöön sellaisessa valtiossa, jossa perävaunuja ei rekisteröidä, on vetoauton takarekisterikilpi kiinnitettävä perävaunun taakse. Lisäksi vetoauton kuljettajalla on tällöin oltava rekisteröintitodistuksen

Voimassa oleva laki

perävaunuja ei rekisteröidä; vetoauton kuljettajalla on kuitenkin oltava rekisteröintitodistuksen sijasta perävaunun omistajan tai viranomaisen antama todistus perävaunulle sallituista massoista ja todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta.

126 §

Geneven ja Wienin sopimuksiin liittyneissä valtioissa rekisteröidyt ajoneuvot

Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa tilapäisesti Suomessa käyttää omaa tarvettaan varten maahan tuomaansa sopimusvaltiossa rekisteröityä M_1-, N_1-, O_1-, O_2- tai L-luokan tai niihin rinnastettavan luokan ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä. Jos Verohallinto on autoverolain 35 §:n nojalla myöntänyt ajoneuvon verottomalle käytölle tätä pidemmän määräajan tai Tulli on Euroopan unionin tullilainsäädännön nojalla myöntänyt ajoneuvolle tullivapauden määräajaksi, ajoneuvoa saa käyttää määräajan loppuun, jollei 132 §:stä muuta johdu.

Yhteisö ja luonnollinen henkilö, jonka kotipaikka on 1 momentissa tarkoitetussa valtiossa, saa vastaavasti käyttää siinä tarkoitetussa valtiossa vakinaisesti asuvan kuljettajan kuljettamana Suomessa yhteisön tai henkilön tarvetta varten maahan tuotua M_2-, M_3-, N-, O_3- tai O_4-luokan taikka niihin rinnastettavan luokan ajoneuvoa.

Verohallinto voi autoverolain 41 §:n 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen käsittelyn yhteydessä ja muissa tapauksissa Tulli voi pyynnöstä antaa luvan käyttää Suomessa vakituisesti asuvaa henkilöä 1 momentissa tarkoitetussa sopimusvaltiossa rekisteröidyn, yksinomaan kokeilu- tai tutkimuskäyttöä varten maahan tuodun ajoneuvon kuljettajana. Lupa voidaan myöntää ajoneuvovalmistajalle tai

Ehdotus

sijasta perävaunun omistajan tai viranomaisen antama todistus perävaunulle sallituista massoista ja todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta.

126 §

Geneven ja Wienin sopimuksiin liittyneissä valtioissa ***rekisteröityjen ajoneuvojen käyttö***

Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa tilapäisesti Suomessa *ollessaan* käyttää maahan tuomaansa sopimusvaltiossa rekisteröityä ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä.

Sen lisäksi, mitä 125 §:ssä ja tämän pykälän 1 momentissa säädetään, Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa saa käyttää Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos kuljettajalla on autoverolain 6 luvun nojalla oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta.

Käytettäessä ajoneuvoa tässä pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa Suomessa edellytyksenä on, mitä 125 §:n 3 momentissa säädetään. Lisäksi 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ajoneuvossa on ajon aikana oltava mukana autoverolain 34 §:n 3 momentissa tai 57 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon vahvistama ilmoitus tai autoverolain 35 §:n 1 momentissa tarkoitettu Verohallinnon päätös verottoman käytön määräajan pidentämisestä.

Jos kyseessä on kansainvälinen, enintään seitsemän päivää Suomessa kestävä kuljetus, Suomessa vakituisesti asuvan on pyynnöstä osoitettava ajoneuvon maahantuloajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle.

sen edustajalle, ajoneuvovalmistajan toimeksiannosta kehitystyötä tekevälle ajoneuvon varusteiden valmistajalle tai yhteisölle, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden varusteiden testausta ajoneuvon tai sen varusteiden valmistajan toimeksiannosta. Lupa on voimassa enintään vuoden kerrallaan. Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa kuljettaa kutakin ajoneuvoa enintään kuuden kuukauden ajan. Verohallinto tai Tulli voi liittää lupaan käyttöaluetta koskevia rajoituksia ja asettaa muitakin ehtoja sen varmistamiseksi, että ajoneuvoa käytetään tässä momentissa säädettyyn tarkoitukseen. Luvanhaltija vastaa ajoneuvon liikenneturvallisesta rakenteesta ja kunnosta. Verohallinto tai Tulli merkitsee ajoneuvossa mukana pidettävään luvan kopioon ajoneuvon tunnistetiedot ja maahantulopäivän sekä tarvittaessa maastavientipäivän. Luvanhaltija merkitsee sanottuun kopioon ajoneuvoa kuljettavan henkilön tai henkilöt. Lupa on peruutettava, jos tässä laissa säädettyjä tai luvassa asetettuja ehtoja tai rajoituksia ei noudateta.

Käytettäessä ajoneuvoa tässä pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa Suomessa käyttämisen edellytyksenä on, mitä 125 §:n 3 momentissa säädetään.

127 § (kumotaan)

Ajoneuvo työtehtävissä

Suomessa vakituisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työpaikka sijaitsee muussa valtiossa kuin Suomessa, saa käyttää autoverolain 38 §:ssä tarkoitettua ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa pykälässä tarkoitetulla tavalla Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos hänellä on pykälän mukaan oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta. Käytön edellytyksenä on lisäksi, mitä tämän lain 125 §:n 3 momentissa säädetään. Ajoneuvossa on ajon aikana oltava mukana autoverolain 57 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus.

Suomessa vakituisesti asuva luonnollinen henkilö saa käyttää autoverolain 39 §:ssä tarkoitettua ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa

tilapäisesti Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos hänellä on pykälän mukaan oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta. Ajoneuvossa on ajon aikana oltava mukana autoverolain 57 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus.

128 § (kumotaan)

Muissa valtioissa rekisteröidyt ajoneuvot

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta antaa henkilölle tai yhteisölle, jonka kotipaikka on muualla kuin 126 §:ssä tarkoitetussa valtiossa, luvan siellä rekisteröidyn ajoneuvon tilapäistä liikenteessä käyttöä varten. Käyttöluvan saanutta ajoneuvoa varten annetaan tullikilvet.

Luvan antamisen edellytyksenä on, että:

1) hakija on tuonut ajoneuvon Suomeen tilapäistä tarvettaan varten;

2) hakija esittää ajoneuvon omistajan kotivaltiossa olevan poliisin tai Suomen konsulin taikka omistajan kotivaltiota Suomessa edustavan antaman todistuksen siitä, että ajoneuvo on sanotussa valtiossa rekisteröity ja hyväksytty pysyvästi liikenteessä käytettäväksi;

3) ajoneuvossa on rekisteröintivaltion kansallisuustunnus;

4) ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän päämitat ja massat eivät ylitä Suomessa sallittuja arvoja;

5) ajoneuvon kuljettajalla on todistus oikeudestaan pitää ajoneuvoa hallinnassaan, jollei sitä ole rekisteröity mukana olevan henkilön nimiin;

6) hakija esittää selvityksen ajoneuvoa varten Suomessa voimassa olevasta liikennevakuutuksesta ja tullikäsittelyn toimittamisesta.

Tässä pykälässä tarkoitettu lupa on voimassa enintään yhden vuoden tai, jos Verohallinto tai Tulli on 126 §:n mukaisesti myöntänyt ajoneuvolle vero- tai tullivapauden määräajaksi, määräajan loppuun.

Tullikilpiin sovelletaan, mitä 99–101 §:ssä 100 §:n 1 momenttia lukuun ottamatta säädetään rekisterikilvistä. Lupa on pidettävä mukana ajoneuvoa liikenteessä käytettäessä.

Voimassa oleva laki

129 §

Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyt ajoneuvot

Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityä ajoneuvoa saa tilapäisesti käyttää muualla Suomessa ensirekisteröimättä ajoneuvoa *täällä*.

130 §

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn perävaunun käyttö suomalaiseen vetoautoon kytkettynä

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityä perävaunua saa käyttää Suomessa ensirekisteröityyn vetoautoon kytkettynä, jos:

1) O_3- tai O_4-luokan perävaunu on rekisteröity ETA-valtiossa;

2) O_3- tai O_4-luokan perävaunua käytetään kansainväliseen huolintatoimeen välittömästi liittyvässä kuljetuksessa, jossa perävaunu ylittää kolmannen valtion rajan; tai

3) muuta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua perävaunua käytetään matkailu- tai esittelytarkoituksessa.

Käytön edellytyksenä on, että:

1) perävaunussa on rekisteröintivaltion tai Ahvenanmaan maakunnan rekisterikilpi ja kansallisuustunnus; sekä

2) vetoauton kuljettajalla on perävaunun rekisteröinnistä annettu todistus tai sen enintään kuusi kuukautta aikaisemmin oikeaksi todistettu jäljennös.

Jos perävaunu on otettu käyttöön valtiossa, jossa perävaunuja ei rekisteröidä, saa 1 ja 2 momentissa säädetyin edellytyksin myös tällaista perävaunua käyttää Suomessa ensirekisteröityyn vetoautoon kytkettynä. Rekisterikilven sijasta perävaunussa on oltava sen omistajan tai viranomaisen antama numerotunnus taikka vetoauton rekisterikilpi on kiinnitettävä perävaunun taakse. Vetoauton kuljettajalla on rekisteröintitodistuksen sijasta oltava perävaunun omistajan tai viranomaisen antama to-

Ehdotus

129 §

Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityä ajoneuvoa saa tilapäisesti käyttää muualla Suomessa ensirekisteröimättä ajoneuvoa.

130 §

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn perävaunun käyttö suomalaiseen ***vetoajoneuvoon*** *kytkettynä*

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityä perävaunua saa käyttää muualla Suomessa ensirekisteröityyn vetoajoneuvoon kytkettynä, jos:

1) O_3- tai O_4 -luokan perävaunu on rekisteröity ETA-valtiossa;

2) O_3- tai O_4-luokan perävaunua käytetään kansainväliseen huolintatoimeen välittömästi liittyvässä kuljetuksessa, jossa perävaunu ylittää kolmannen valtion rajan; tai

3) muuta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua perävaunua käytetään matkailu- tai esittelytarkoituksessa.

Käytön edellytyksenä on, että:

1) perävaunussa on rekisteröintivaltion tai Ahvenanmaan maakunnan rekisterikilpi ja kansallisuustunnus; sekä

2) *vetoajoneuvon* kuljettajalla on perävaunun rekisteröinnistä annettu todistus tai sen enintään kuusi kuukautta aikaisemmin oikeaksi todistettu jäljennös.

Jos perävaunu on otettu käyttöön valtiossa, jossa perävaunuja ei rekisteröidä, saa 1 ja 2 momentissa säädetyin edellytyksin myös tällaista perävaunua käyttää Suomessa ensirekisteröityyn *vetoajoneuvoon* kytkettynä. Rekisterikilven sijasta perävaunussa on oltava sen omistajan tai viranomaisen antama numerotunnus taikka *vetoajoneuvon* rekisterikilpi on kiinnitettävä perävaunun taakse. *Vetoajoneuvon* kuljettajalla on rekisteröintitodistuksen sijasta oltava perävaunun omistajan tai viran-

Voimassa oleva laki

distus perävaunulle sallituista massoista ja todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta.

131 §

Rekisteröimätön L-luokan ajoneuvo ja moottorireki

Ulkomailla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää Suomessa omaa tilapäistä tarvettaan varten maahan tuomaansa rekisteröimätöntä L-luokan ajoneuvoa tai moottorirekeä enintään yhden vuoden *taikka, jos Verohallinto on autoverolain 35 §:n nojalla myöntänyt ajoneuvon verottomalle käytölle tätä pidemmän määräajan* tai Tulli on Euroopan unionin tullilainsäädännön nojalla myöntänyt tullivapauden määräajaksi, sen määräajan loppuun.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on, että:

1) ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus;

2) ajoneuvossa on sen kotivaltion kansallisuustunnus; ja

3) ajoneuvo ei ole sen vakituisessa käyttövaltiossa rekisteröintivelvollisuuden alainen.

132 §

Omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuodun ajoneuvon ensirekisteröinti

Ulkomailla rekisteröity, omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuotu ajoneuvo on sen omistajan tai maahantuoneen henkilön ilmoitettava ensirekisteröitäväksi 30 päivän kuluessa:

1) maahantuonnista, jos ajoneuvon omistajalla on Suomeen saapuessaan tarkoitus jäädä tänne vakituisesti asumaan; tai

2) siitä, kun ajoneuvon omistajan katsotaan Suomeen saapumisen jälkeen asettuneen tänne vakinaisesti asumaan.

Ehdotus

omaisen antama todistus perävaunulle sallituista massoista ja todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta.

131 §

Rekisteröimätön L-luokan ajoneuvo ja moottorireki

Ulkomailla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää Suomessa omaa tilapäistä tarvettaan varten maahan tuomaansa rekisteröimätöntä L-luokan ajoneuvoa tai moottorirekeä enintään yhden vuoden ajan *maahantuonnista* taikka, jos Tulli on Euroopan unionin tullilainsäädännön nojalla myöntänyt tullivapauden määräajaksi, sen määräajan loppuun.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on, että:

1) ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus;

2) ajoneuvossa on sen kotivaltion kansallisuustunnus; ja

3) ajoneuvo ei ole sen lähtövaltiossa rekisteröintivelvollisuuden alainen.

132 §

Omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuodun ajoneuvon ensirekisteröinti

Ulkomailla rekisteröity, omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuotu ajoneuvo on sen omistajan tai maahantuoneen henkilön ilmoitettava ensirekisteröitäväksi *kolmen kuukauden* kuluessa:

1) maahantuonnista, jos ajoneuvon omistajalla on Suomeen saapuessaan tarkoitus jäädä tänne vakituisesti asumaan; tai

2) siitä, kun ajoneuvon omistajan katsotaan Suomeen saapumisen jälkeen asettuneen tänne vakituisesti asumaan.

Jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä ennen sen *rekisteröimistä Suomeen*, sen

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
Jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä ennen ensirekisteröintiä, sen on täytettävä 125 §:n 3 momentissa tai 128 §:n 2 momentissa säädetyt edellytykset.	on täytettävä 125 §:n *3 ja 4* momentissa tai *126 §:n 2 momentissa* säädetyt edellytykset.
	133 §
	Rekisteröintikatsastusvelvollisuus
	— — — — — — — — — — — — — —
(Momentti lisätään)	Rekisteröintikatsastukseen ei myöskään tarvitse esittää tämän lain 89 §:ssä tarkoitettuja rekisteröintivelvollisuudesta vapautettua ajoneuvoa.
134 §	134 §
Liikennekäytöstä tai rekisteristä poistetun ajoneuvon rekisteröintikatsastus	*Liikennekäytöstä tai rekisteristä poistetun ajoneuvon rekisteröintikatsastus*
Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa viimeisimmän rekisteristä poiston tai viimeisimmän liikennekäytöstä poiston jälkeen ennen sen ottamista uudelleen liikennekäyttöön, jos ajoneuvo on:	Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävän ajoneuvon on oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa viimeisimmän rekisteristä poiston tai viimeisimmän liikennekäytöstä poiston jälkeen ennen sen ottamista uudelleen liikennekäyttöön, jos ajoneuvo on:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) poistettu liikennekäytöstä ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan tapahtuvaa vientiä ja siellä rekisteröintiä varten; tai	2) poistettu liikennekäytöstä *sotilasajoneuvorekisteriin*, ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan rekisteröintiä varten; tai
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Ajoneuvon kunto on tarkastettava 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetussa rekisteröintikatsastuksessa. Jos katsastustoimipaikka ei voi vakuuttua ajoneuvon kunnosta, ajoneuvon katsastukseen esittäjän on toimitettava siitä luotettava selvitys.	Ajoneuvon kunto on tarkastettava 1 momentin *2* kohdassa tarkoitetussa *sotilasajoneuvorekisterissä olleen ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa ja 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetussa rekisteröintikatsastuksessa.* Jos katsastustoimipaikka ei voi vakuuttua ajoneuvon kunnosta, ajoneuvon katsastukseen esittäjän on toimitettava siitä selvitys.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Voimassa oleva laki

135 §

Ajoneuvon esittäminen rekisteröintikatsastukseen

Käytettynä ETA-valtiosta tuodusta ajoneuvosta on katsastuksen suorittajalle luovutettava ulkomainen rekisteröintitodistus tai ulkomaisen, ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama todistus tai viranomaisen ylläpitämästä järjestelmästä saatu tieto aikaisemmasta rekisteröinnistä. Jos ulkomaisesta kaksiosaisesta rekisteröintitodistuksesta puuttuu II osa, ajoneuvon rekisteröintikatsastus voidaan hyväksyä, jos aikaisemman rekisteröintivaltion viranomaiselta saadaan tieto siitä, ettei ajoneuvon rekisteröinnille Suomeen ole estettä. Käytettynä muualta kuin ETA-valtiosta tuodusta ajoneuvosta on esitettävä ulkomainen rekisteröintitodistus tai ulkomaisen, ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama todistus aikaisemmasta rekisteröinnistä. Ahvenanmaan maakunnasta käytettynä tuodusta ajoneuvosta on esitettävä Ahvenanmaan maakunnan antama rekisteröintitodistus. Jos käytettynä maahantuodulta ajoneuvolta ei ole lähtömaassa edellytetty rekisteröintiä, on ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta esitettävä asianmukainen selvitys.

Edellä 1 momentista poiketen Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä hyväksyä myös muun luotettavan selvityksen osoituksena oikeudesta rekisteröidä ajoneuvo. Ajoneuvosta, jota ei ole tyyppihyväksytty tai yksittäishyväksytty ja jota ei ole aiemmin merkitty rekisteriin Suomessa tai muualla taikka joka on aikaisemmin ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröity ja on rakenteeltaan tai varusteiltaan muutettu, on katsastuksessa muun selvityksen lisäksi esitettävä ajoneuvon valmistajan tai tämän edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja teli-

Ehdotus

135 §

Ajoneuvon esittäminen rekisteröintikatsastukseen

Käytettynä ETA-valtiosta tuodusta ajoneuvosta on luovutettava katsastuksen suorittajalle ulkomainen rekisteröintitodistus *taikka* ulkomaisen, ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama todistus tai viranomaisen ylläpitämästä järjestelmästä saatu tieto aikaisemmasta rekisteröinnistä. Jos ulkomaisesta kaksiosaisesta rekisteröintitodistuksesta puuttuu II osa, ajoneuvon rekisteröintikatsastus voidaan hyväksyä, jos aikaisemman rekisteröintivaltion viranomaiselta saadaan tieto siitä, ettei ajoneuvon rekisteröinnille Suomeen ole estettä. Käytettynä muualta kuin ETA-valtiosta tuodusta ajoneuvosta on esitettävä ulkomainen rekisteröintitodistus tai ulkomaisen, ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama todistus aikaisemmasta rekisteröinnistä. Ahvenanmaan maakunnasta käytettynä tuodusta ajoneuvosta on esitettävä Ahvenanmaan maakunnan antama rekisteröintitodistus. Jos käytettynä maahantuodulta ajoneuvolta ei ole lähtömaassa edellytetty rekisteröintiä, on ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta esitettävä asianmukainen selvitys. *Sotilasajoneuvorekisteriin rekisteröitynä olleesta ajoneuvosta on esitettävä rekisteröintiä koskeva selvitys.*

Edellä 1 momentista poiketen Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä hyväksyä myös muun luotettavan selvityksen osoituksena oikeudesta rekisteröidä ajoneuvo.

Rakenteeltaan muutetun aiemmin ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn tai tyyppi- tai yksittäishyväksymättömän aiemmin Suomessa tai muualla rekisteröimättömän ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa on muun selvityksen lisäksi esitettävä ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja

Voimassa oleva laki

massoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää ennen vuotta 1970 käyttöön otetusta ajoneuvosta.

136 §

Rekisteröintikatsastuksen sisältö

— — — — — — — — — — — — — — — —

Käytetyn ajoneuvon kunto on tarkastettava rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Kuntoa ei kuitenkaan tarvitse tarkastaa, ellei ajoneuvon katsastukseen esittänyt sitä pyydä, jos:

— — — — — — — — — — — — — — — —

2) ajoneuvolle on suoritettu määräaikaiskatsastus ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa ja:

a) tämä katsastus on Suomen määräaikaiskatsastuksen toistumistiheyttä koskevien määräaikojen mukaan laskettuna edelleen voimassa;

— — — — — — — — — — — — — — — —

c) määräaikaiskatsastuksen suorittamisesta esitetään todistus joko alkuperäisenä tai jäljennöksenä.

Käytetystä ajoneuvosta, jolle tehdään rekisteröintikatsastuksen yhteydessä ajoneuvon kunnon tarkastus, tarkastetaan määräaikaiskatsastuksessa tarkastettaviksi määrättyjen kohteiden kunto. Ajoneuvon suurin teknisesti ja käytössä sallittu massa, akseli- ja telimassat

Ehdotus

koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää ennen vuotta 1970 käyttöön otetusta ajoneuvosta.

Ajoneuvosta, joka on ollut rekisteröitynä sotilasajoneuvorekisteriin, on muun selvityksen lisäksi esitettävä rekisteröintikatsastuksessa ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää, jos edellä tarkoitetut tiedot on tallennettu rekisteriin aiemman rekisteröinnin yhteydessä tai jos tiedot ilmenevät 1 momentissa tarkoitetusta selvityksestä, joka koskee ajoneuvon rekisteröintiä sotilasajoneuvorekisteriin.

136 §

Rekisteröintikatsastuksen sisältö

— — — — — — — — — — — — — — — —

Käytetyn ajoneuvon kunto on tarkastettava rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Kuntoa ei kuitenkaan tarvitse tarkastaa, ellei ajoneuvon katsastukseen esittänyt sitä pyydä, jos:

— — — — — — — — — — — — — — — —

2) ajoneuvolle on suoritettu määräaikaiskatsastus ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa ja:

a) tämä katsastus on *Suomen määräaikaiskatsastuksen aikavälejä koskevien määräaikojen* mukaan laskettuna edelleen voimassa;

— — — — — — — — — — — — — — — —

c) *hyväksytystä määräaikaiskatsastuksesta esitetään todistus joko alkuperäisenä tai jäljennöksenä.*

Käytetystä ajoneuvosta, jolle tehdään rekisteröintikatsastuksen yhteydessä ajoneuvon kunnon tarkastus, tarkastetaan määräaikaiskatsastuksessa tarkastettaviksi määrättyjen kohteiden kunto. Ajoneuvon suurin käytössä sallittu massa, akseli- ja telimassat sekä hinat-

Voimassa oleva laki

sekä hinattavat massat määrätään rekisteröintikatsastuksessa. Ajoneuvon omamassa on määrättävä punnitsemalla, jos ajoneuvolle aiemmin myönnetty hyväksyntä ei ole koskenut valmista ajoneuvoa tai jos punnitsemiseen on muutoin aihetta.

— — — — — — — — — — — — — — —

138 §

Rekisteröintikatsastustodistus

Rekisteröintikatsastuksesta on annettava ajoneuvon katsastukseen esittäneelle todistus. Katsastuksen suorittaja antaa hyväksytystä ja hylätystä rekisteröintikatsastuksesta ajoneuvon katsastukseen esittäneelle ajoneuvon teknisiä tietoja sisältävän rekisteröintikatsastustodistuksen I osan ja rekisteri-ilmoitusasiakirjana käytettävän rekisteröintikatsastustodistuksen II osan.

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

139 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa

— — — — — — — — — — — — — — —

Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsotaan ajoneuvolle myönnetty, voimassa oleva:

1) EU-tyyppihyväksyntä;
2) EY-tyyppihyväksyntä;
3) EU-yksittäishyväksyntä;
4) Suomessa myönnetty yksittäishyväksyntä;

Ehdotus

tavat massat määrätään rekisteröintikatsastuksessa. *Lisäksi ajoneuvon valmistajan ilmoittama suurin teknisesti sallittu massa on kirjattava rekisteriin.* Ajoneuvon omamassa on määrättävä punnitsemalla, jos ajoneuvolle aiemmin myönnetty hyväksyntä ei ole koskenut valmista *tai valmistunutta* ajoneuvoa tai jos punnitsemiseen on muutoin aihetta.

— — — — — — — — — — — — — — —

138 §

Rekisteröintikatsastustodistus

Katsastuksen suorittajan on annettava 160 §:n 1 momentissa tarkoitetun todistuksen lisäksi hyväksytystä ja hylätystä rekisteröintikatsastuksesta ajoneuvon katsastukseen esittäneelle ajoneuvon teknisiä tietoja sisältävän rekisteröintikatsastustodistuksen I osa ja rekisteri-ilmoitusasiakirjana käytettävän rekisteröintikatsastustodistuksen II osa.

Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan ajoneuvon rekisteröintikatsastustodistus on voimassa kolme kuukautta. Voimassaolo kuitenkin päättyy tätä ennen, jos ajoneuvon tyyppihyväksynnän tai yksittäishyväksynnän voimassaolo päättyy taikka jos ajoneuvo ei enää täytä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia.

139 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa

— — — — — — — — — — — — — — —

Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsotaan ajoneuvolle myönnetty, voimassa oleva:

1) EU-tyyppihyväksyntä;
2) EY-tyyppihyväksyntä;
3) EU-yksittäishyväksyntä;
4) Suomessa myönnetty yksittäishyväksyntä;
4 a) Suomessa tunnustettu, toisessa ETA-valtiossa myönnetty yksittäishyväksyntä;

Voimassa oleva laki

5) Suomessa myönnetty tai tunnustettu kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä;
6) Suomessa myönnetty tai tunnustettu kansallinen tyyppihyväksyntä.

— — — — — — — — — — — — — — —

Vaatimustenmukaisuus voidaan rekisteröintikatsastuksessa osoittaa lisäksi:
5) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:
a) 1–4 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa; tai
b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

— — — — — — — — — — — — — — —

140 §

Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta käytettynä tuodun ajoneuvon vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa

Kun käytettynä Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta tuotu, aiemmin rekisterissä ollut ajoneuvo rekisteröintikatsastetaan, osoitukseksi ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta katsotaan:
1) vaatimustenmukaisuustodistus;
2) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta tuodun EU- tai EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon osalta ajoneuvon tyyppihyväksyntänumero ja aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus; EU- tai EY-tyyppihyväksytyltä ajoneuvolta vaatimustenmukaisuustodistusta voidaan edellyttää vain, jos ajoneuvoa ei pystytä tunnistamaan toisessa ETA-valtiossa ajoneuvolle myönnetyn muun kuin ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU vaatimuksia vastaavan rekisteröintitodistuksen perusteella;
3) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta yksittäiskappaleena tuodun, aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osalta ajoneuvon aikaisemman rekisteröintimaan rekiste-

Ehdotus

5) Suomessa myönnetty tai tunnustettu kansallinen piensarjatyyppihyväksyntä;
6) Suomessa myönnetty tai tunnustettu kansallinen tyyppihyväksyntä.

— — — — — — — — — — — — — — —

Vaatimustenmukaisuus voidaan rekisteröintikatsastuksessa osoittaa lisäksi:
5) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman *nimetyn* tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:
a) 1–4 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa; tai
b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

— — — — — — — — — — — — — — —

140 §

Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta käytettynä tuodun ajoneuvon vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa

Käytettynä Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta tuodun, aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa, osoitukseksi ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta katsotaan:
1) vaatimustenmukaisuustodistus;
2) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta tuodun EU- tai EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon osalta ajoneuvon tyyppihyväksyntänumero ja aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus; EU- tai EY-tyyppihyväksytyltä ajoneuvolta vaatimustenmukaisuustodistusta voidaan edellyttää vain, jos ajoneuvoa ei pystytä tunnistamaan toisessa ETA-valtiossa ajoneuvolle myönnetyn muun kuin ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU vaatimuksia vastaavan rekisteröintitodistuksen perusteella;
3) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta yksittäiskappaleena tuodun, aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osalta ajoneuvon aikaisemman rekisteröintimaan rekiste-

Voimassa oleva laki

röintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus, sekä muu selvitys vaatimustenmukaisuudesta siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi rekisteröintitodistuksesta; vaatimustenmukaisuuden osoittamista erillisin testein, tarkastuksin tai todistuksin voidaan edellyttää vain siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi ajoneuvon aiemmasta rekisteröintitodistuksesta tai katsastuksen suorittajalle toimitetuista ajoneuvon aiemman rekisteröinnin edellytyksenä ajoneuvolle tehdyistä tarkastuksista ja testeistä saaduista selvityksistä.

— — — — — — — — — — — — — — — —

142 §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen rekisteröintikatsastuksessa

Ajoneuvo hyväksytään Suomessa ensimmäistä kertaa liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen yhteydessä vaatimustenmukaisuuden osalta, jos ajoneuvo täyttää sitä koskevat ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset. Muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröity ja käytettynä maahantuotu ajoneuvo hyväksytään vaatiustenmukaisuuden osalta rekisteröintikatsastuksessa myös, jos ajoneuvon osoitetaan täyttävän sellaiset aiemmassa rekisteröintimaassa sovellettavat tekniset vaatimukset, jotka vastaavat vähintään Suomessa sovellettavia teknisiä vaatimuksia.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Jollei ajoneuvoa hyväksytä rekisteröintikatsastuksessa, se on hylättävä.

Ehdotus

röintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus, sekä muu selvitys vaatimustenmukaisuudesta siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi rekisteröintitodistuksesta; vaatimustenmukaisuuden osoittamista erillisin testein, tarkastuksin tai todistuksin voidaan edellyttää vain siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi ajoneuvon aiemmasta rekisteröintitodistuksesta tai katsastuksen suorittajalle toimitetuista ajoneuvon aiemman rekisteröinnin edellytyksenä ajoneuvolle tehdyistä tarkastuksista ja testeistä saaduista selvityksistä.

— — — — — — — — — — — — — — — —

142 §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen rekisteröintikatsastuksessa

Ajoneuvo hyväksytään Suomessa ensimmäistä kertaa liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen yhteydessä vaatimustenmukaisuuden osalta, jos ajoneuvo täyttää sitä koskevat ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset. Muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröity ja käytettynä maahantuotu ajoneuvo hyväksytään vaatimustenmukaisuuden osalta rekisteröintikatsastuksessa myös, jos ajoneuvon osoitetaan täyttävän sellaiset aiemmassa rekisteröintimaassa *ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset*, jotka vastaavat vähintään Suomessa *ajoneuvon ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai myöhemmin voimassa olleita* teknisiä vaatimuksia.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Jollei ajoneuvoa hyväksytä rekisteröintikatsastuksessa *tai katsastusta keskeytetä,* se on hylättävä.

Voimassa oleva laki

143 §

Muutoskatsastusvelvollisuus

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa, jos:

1) ajoneuvon rakennetta on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin;

2) ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin;

3) ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että muutoksella on vaikutusta ajoneuvoon kohdistuvaan veroon tai olennaista vaikutusta lakisääteisiin maksuihin;

4) ajoneuvoa on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu;

5) aikaisintaan vuonna 1960 käyttöön otetun ajoneuvon osista vähintään 25 prosenttia on vaihdettu ensirekisteröinnin jälkeen.

Muutoskatsastusvelvollisuus ei koske:

— — — — — — — — — — — — — — —

2) ajoneuvoa, jolle suoritetussa rekisteröintikatsastuksessa on tehty 1 momentissa tarkoitetut tarkastukset;

— — — — — — — — — — — — — — —

7) ajoneuvon tilapäistä muuttamista erikoiskuljetusajoneuvoksi akselistorakennetta muuttamalla tai akselien määrää lisäämällä; tällaisen ajoneuvon on kaikilla vaihtoehtoisilla rakenteilla täytettävä sitä koskevat vaatimukset ja tiedon ajoneuvon muutosmahdollisuudesta ja edellytyksistä, joilla muutos voidaan tehdä, on oltava merkitty rekisteriin siten, että ensisijaisesti käytetään suurimpien sallittujen massojen mukaisia tietoja;

8) kulutusosien vaihtamista 1 momentin 5 kohdassa mainitun prosenttiluvun jo ylityttyä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetuista muutoksista, jotka edellyttävät muutoskatsastusta, ja vähäisistä muutoksista, jotka eivät edellytä muutoskatsastusta.

Ehdotus

143 §

Muutoskatsastusvelvollisuus

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa, jos:

1) *ajoneuvoa* on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin;

2) *ajoneuvoa* tai sen käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin;

3) *ajoneuvoa* tai sen käyttötarkoitusta on muutettu siten, että muutoksella on vaikutusta ajoneuvoon kohdistuvaan veroon tai olennaista vaikutusta lakisääteisiin maksuihin;

4) ajoneuvoa on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu;

5) aikaisintaan vuonna 1960 käyttöön otetun ajoneuvon *muista kuin kulutusosista* vähintään 25 prosenttia on vaihdettu ensirekisteröinnin jälkeen.

Muutoskatsastusvelvollisuus ei koske:

— — — — — — — — — — — — — — —

2) ajoneuvoa, jolle on rekisteröintikatsastuksessa tehty *145 §:n* 1 momentissa tarkoitetut tarkastukset;

— — — — — — — — — — — — — — —

7) ajoneuvon tilapäistä muuttamista erikoiskuljetusajoneuvoksi akselistorakennetta muuttamalla tai akselien määrää lisäämällä; tällaisen ajoneuvon on kaikilla vaihtoehtoisilla rakenteilla täytettävä sitä koskevat vaatimukset ja tiedon ajoneuvon muutosmahdollisuudesta ja edellytyksistä, *joilla muutoksen saa tehdä,* on oltava merkitty rekisteriin siten, että ensisijaisesti käytetään suurimpien sallittujen massojen mukaisia tietoja;

8) *ajoneuvoa, joka muutetaan tilapäisesti käytettäväksi 116 §:n 4 momentin 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla koenumerokilvin varustettuna.*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetuista muutoksista, jotka edellyttävät muutoskatsastusta, *sekä 2 momentissa tarkoitetuista*

Voimassa oleva laki

144 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutoskatsastuksessa

Järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan ja varusteen vaatimustenmukaisuus voidaan muutoskatsastuksessa osoittaa:

1) hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämällä EU-tyyppihyväksyntätodistuksella tai todistuksen mukaista hyväksyntää osoittavalla hyväksymismerkinnällä; tai

— — — — — — — — — — — — — — —

6) hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

a) 3–5 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa; tai

b) kun 7 kohdassa tarkoitetun selvityksen hankkiminen ei kohtuullisin kustannuksin ole mahdollista eikä selvityksen antaminen katsota edellyttävän 7 kohdassa tarkoitetulta tutkimuslaitokselta edellytettävää pätevyyttä;

7) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

a) 3–6 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa; tai

b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

— — — — — — — — — — — — — — —

145 §

Muutoskatsastukseen sovellettavat säännökset

Muutoskatsastuksessa noudatetaan lisäksi, mitä tässä luvussa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetään rekisteröintikatsastuksesta.

Ehdotus

muutoksista ja vähäisistä muutoksista, jotka eivät edellytä muutoskatsastusta.

144 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutoskatsastuksessa

Järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan ja varusteen vaatimustenmukaisuus voidaan muutoskatsastuksessa osoittaa:

1) hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämällä EU- *tai EY*-tyyppihyväksyntätodistuksella tai todistuksen mukaista hyväksyntää osoittavalla hyväksymismerkinnällä; tai

— — — — — — — — — — — — — — —

6) hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

a) 3–5 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa; tai

b) kun 7 kohdassa tarkoitetun selvityksen hankkiminen ei kohtuullisin kustannuksin ole mahdollista eikä selvityksen *antamisen* katsota edellyttävän 7 kohdassa tarkoitetulta tutkimuslaitokselta edellytettävää pätevyyttä;

7) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion *nimetyn* tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

a) 3–6 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa; tai

b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

— — — — — — — — — — — — — — —

145 §

Muutoskatsastuksen sisältö

Muutoskatsastuksessa on tarkastettava:

1) ajoneuvon yksilöintitiedot;

2) ajoneuvon säännösten- ja määräystenmukaisuus muutoskatsastusvelvollisuuden aiheuttaneen muutoksen ja siihen liittyvien muutosten osalta;

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	3) ajoneuvoon tehdyn muutoksen toteutuksen asianmukaisuus; *4) muutoksen vaikutus kanta-ajoneuvon prosentuaaliseen osuuteen;* *5) ajoneuvo 154 §:n 1 momentissa tarkoitetun vian tai puutteellisuuden osalta, joka liittyy ajoneuvoon tehtyyn muutokseen.* *Jos muutoskatsastuksessa epäillään ajoneuvon muissa kuin 1 momentissa tarkoitetussa tarkastuskohteessa olevan sellainen vika tai puutteellisuus, jonka vuoksi ajoneuvo olisi 157 §:n 1 momentin nojalla määrättävä ajokieltoon, muutoskatsastuksessa on tarkastettava myös tällainen tarkastuskohde.* *Jos ajoneuvossa tarkastuksen yhteydessä havaitaan muu 143 §:ssä tarkoitettu muutos, jonka nojalla ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen, tulee tieto tästä merkitä rekisteriin, jollei ajoneuvoa samalla esitetä muutoskatsastukseen havaitun 143 §:ssä tarkoitetun muutoksen osalta.* *Muutoskatsastuksen sisällöstä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.*
(145 a § lisätään)	145 a § *Muutoskatsastusta koskevien tietojen tallentaminen* Katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin hyväksytystä muutoskatsastuksesta muutokseen liittyvät tiedot, jotka palvelevat katsastusta tai katsastuksen valvontaa sekä muuttunut kanta-ajoneuvon prosentuaalinen osuus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen tallentamisesta rekisteriin.
(145 b § lisätään)	145 b § *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen muutoskatsastuksessa* Ajoneuvo on hyväksyttävä muutoskatsastuksessa, jos ajoneuvo on tarkastettu 145 §:n

Voimassa oleva laki

147 §

Kytkentäkatsastuksen sisältö

Kytkentäkatsastuksessa tarkastetaan, että auto ja perävaunu tai perävaunut sopivat kytkettäviksi toisiinsa. Hinattavan laitteen kytkentäkatsastuksessa ei kuitenkaan tarvitse esittää vetoautoa. Lisäksi kytkentäkatsastuksessa:

— — — — — — — — — — — — — — —

3) määrätään yhdistelmän suurimmat sallitut massat ja niiden jakautuminen ajoneuvojen kesken.

— — — — — — — — — — — — — — —

(147 a § lisätään)

148 §

Määräaikaiskatsastusvelvollisuus

M-, N-, O_2-, O_3-, O_4-, L6e- ja L7e-luokan ajoneuvo sekä luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b- ja T3b-luokan ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamiseksi. Määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee myös mainittuja ajoneuvoluokkia vastaavia aiempia ajoneuvoluokkia.

Ehdotus

mukaisesti, ajoneuvo on siihen tehtyjen muutosten osalta vaatimusten mukainen, ajoneuvoon tehdyt muutokset on toteutettu asianmukaisesti eikä tarkastuksessa ole todettu 145 §:n 2 momentissa tarkoitettua vikaa tai puutteellisuutta.

Jollei ajoneuvoa hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.

147 §

Kytkentäkatsastuksen sisältö

Kytkentäkatsastuksessa tarkastetaan, että auto ja perävaunu tai perävaunut sopivat kytkettäviksi toisiinsa. Hinattavan laitteen kytkentäkatsastuksessa ei kuitenkaan tarvitse esittää vetoautoa. Lisäksi kytkentäkatsastuksessa:

— — — — — — — — — — — — — — —

3) määrätään yhdistelmän suurimmat sallitut *mitat sekä* massat ja niiden jakautuminen ajoneuvojen kesken.

— — — — — — — — — — — — — — —

147 a §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen kytkentäkatsastuksessa

Kytkentäkatsastukseen sovelletaan 147 §:ää, 152, 152 a ja 153–155 §:ää, 156 §:n 1–4 momenttia sekä 157 ja 158 §:ää.

Jollei ajoneuvoa hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.

148 §

Määräaikaiskatsastusvelvollisuus

M-, N-, O_2-, O_3-, O_4-, L6e- ja L7e-luokan ajoneuvo sekä luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b-, T3b-, *T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b*-luokan ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamiseksi. Määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee myös mainittuja

Voimassa oleva laki

Määräaikaiskatsastusvelvollisuus ei kuitenkaan koske hinattavaa laitetta.

149 §

Määräaikaiskatsastuksen aikaväli

Ajoneuvo, jota määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee, on esitettävä määräaikaiskatsastukseen seuraavasti:

1) linja- tai kuorma-auto (M_2-, M_3-, N_2- tai N_3-luokka), O_3- tai O_4-luokan perävaunu taikka ambulanssi ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

2) sellainen henkilöauto (M_1-luokka), pakettiauto (N_1-luokka), kevyt nelipyörä (L6e-luokka) tai raskas nelipyörä (L7e-luokka), jota käytetään taksiliikenteessä, viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta; jos ajoneuvon käyttöönottopäivästä on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa ennen taksiliikenteen aloittamista;

3) luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b- tai T3b-luokan traktori ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

4) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu henkilöauto tai muu M_1-luokan ajoneuvo kuin ambulanssi, pakettiauto (N_1-luokka) tai raskas nelipyörä (L7e-luokka) ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli kymmenen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

Ehdotus

ajoneuvoluokkia vastaavia aiempia ajoneuvoluokkia.

Määräaikaiskatsastusvelvollisuus ei kuitenkaan koske hinattavaa laitetta.

149 §

Määräaikaiskatsastuksen aikaväli

Ajoneuvo, jota määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee, on esitettävä määräaikaiskatsastukseen *150 §:n 2 tai 3 momentissa mainituin poikkeuksin* seuraavasti:

1) *M_2- tai M_3-luokan linja-auto, N_2- tai N_3-luokan kuorma-auto,* O_3- tai O_4-luokan perävaunu taikka ambulanssi ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon *ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta* ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

2) sellainen *M_1-luokan henkilöauto, N_1-luokan pakettiauto, L6e-luokan kevyt nelipyörä tai L7e-luokan raskas nelipyörä*, jota käytetään taksiliikenteessä, viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon *ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta* ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta; jos ajoneuvon *ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta* on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa ennen taksiliikenteen aloittamista;

3) luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b-, T3b-*, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan* traktori ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon *ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta* ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

4) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu henkilöauto tai muu M_1-luokan ajoneuvo kuin ambulanssi, *N_1-luokan pakettiauto tai L7e-luokan raskas nelipyörä* ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon *ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta* ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli kymmenen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin

Voimassa oleva laki

5) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu kevyt nelipyörä (L6e-luokka) ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli viiden vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

6) O_2-luokan perävaunu ensimmäisen kerran viimeistään sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jona käyttöönottopäivästä on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä;

7) muu kuin luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä museoajoneuvo edellä säädetystä poiketen viimeistään neljän vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta.

Sellainen 1, 4 ja 5 kohdassa tarkoitettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jota käytetään muussa kuin luvanvaraisessa liikenteessä, on kuitenkin esitettävä määräaikaiskatsastukseen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, jos edellinen katsastus on suoritettu sen jälkeen, kun ajoneuvon käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut 40 vuotta.

Rekisteröintikatsastus, jonka yhteydessä on suoritettu määräaikaiskatsastuksessa tarkastettaviksi säädettyjen kohteiden kunnon tarkastus tai todettu vastaava tarkastus suoritetuksi ETA-valtiossa, oikeuttaa käyttämään ajoneuvoa liikenteessä ajoneuvon kunnon tarkastuksen ajankohtaa seuraavaan 1 momentin mukaisesti määräytyvään viimeiseen katsastuspäivään.

150 §

Määräaikaiskatsastuksen ajankohta

— — — — — — — — — — — — — — —

Jos liikennekäyttöön otettu ajoneuvo on pidetty tilapäisesti ulkomailla 2 momentissa tar-

Ehdotus

viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

5) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu *L6e-luokan kevyt nelipyörä* ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluttua *ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta* ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli viiden vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

6) O_2-luokan perävaunu ensimmäisen kerran viimeistään sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jona *ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta* on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä;

7) muu kuin luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä museoajoneuvo edellä säädetystä poiketen viimeistään neljän vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta.

Sellainen 1, 4 ja 5 kohdassa tarkoitettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jota käytetään muussa kuin luvanvaraisessa liikenteessä, on kuitenkin esitettävä määräaikaiskatsastukseen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta *150 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyin poikkeuksin*, jos edellinen katsastus on suoritettu sen jälkeen, kun ajoneuvon käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut 40 vuotta.

Rekisteröintikatsastus, jonka yhteydessä on suoritettu määräaikaiskatsastuksessa tarkastettaviksi säädettyjen *tai määrättyjen* kohteiden kunnon tarkastus tai todettu vastaava tarkastus suoritetuksi ETA-valtiossa, oikeuttaa käyttämään ajoneuvoa liikenteessä ajoneuvon kunnon tarkastuksen ajankohtaa seuraavaan 1 *tai 2* momentin mukaisesti määräytyvään viimeiseen katsastuspäivään.

150 §

Määräaikaiskatsastuksen ajankohta

— — — — — — — — — — — — — — —

Jos liikennekäyttöön otettu ajoneuvo on *ollut* tilapäisesti ulkomailla 2 momentissa tar-

Voimassa oleva laki

koitetun 30 vuorokauden ajanjakson ja jos todistus tai muu luotettava selvitys ulkomailla olosta pidetään ajossa mukana, ajoneuvo voidaan kuitenkin esittää määräaikaiskatsastukseen kuukauden kuluessa siitä, kun ajoneuvo tuodaan Suomeen.

Jos ajoneuvon käyttöönottopäivää ei ole merkitty rekisteröintitodistukseen, ajoneuvo on katsastettava rekisteritunnuksen viimeisen numeron perusteella määräytyvän kalenterikuukauden loppuun mennessä seuraavan taulukon mukaisesti:

Numero	Kalenterikuukausi
1	tammikuu
2	helmikuu
3	maaliskuu
4	huhtikuu
5	kesäkuu
6	elokuu
7	syyskuu
8	lokakuu
9	marraskuu
0	joulukuu

151 §

Määräaikaiskatsastamattoman ajoneuvon käyttökielto

— — — — — — — — — — — — — — —

Ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi erikseen varattuna aikana katsastukseen, jollei 156 §:n 5 momentista tai 159 §:stä muuta johdu.

(152 a § lisätään)

Ehdotus

koitetun 30 vuorokauden ajanjakson ja jos todistus tai muu luotettava selvitys ulkomailla olosta pidetään ajossa mukana, ajoneuvo *tulee* kuitenkin esittää määräaikaiskatsastukseen kuukauden kuluessa siitä, kun ajoneuvo tuodaan Suomeen.

Jos ajoneuvon *ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa* ei ole merkitty rekisteröintitodistukseen, ajoneuvo on katsastettava *149 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn mukaisesti* rekisteritunnuksen viimeisen numeron perusteella määräytyvän kalenterikuukauden loppuun mennessä seuraavan taulukon mukaisesti:

Numero	Kalenterikuukausi
1	tammikuu
2	helmikuu
3	maaliskuu
4	huhtikuu
5	kesäkuu
6	elokuu
7	syyskuu
8	lokakuu
9	marraskuu
0	joulukuu

151 §

Määräaikaiskatsastamattoman ajoneuvon käyttökielto

— — — — — — — — — — — — — — —

Käyttökiellossa olevaa tai ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi varattuna aikana katsastukseen, jollei 156 §:n 4 momentista tai 159 §:stä muuta johdu.

152 a §

Kulutustietojen kerääminen määräaikaiskatsastuksen yhteydessä

Määräaikaiskatsastuksen yhteydessä ajoneuvosta kerätään henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen

Voimassa oleva laki

153 §

Edellytykset määräaikaiskatsastuksen suorittamiselle

Jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty tai että liikennevakuutuslain (460/2016) mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, taikka jos liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty, ei ajoneuvon määräaikaiskatsastusta eikä jälkitarkastusta saa suorittaa loppuun. Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaiskatsastus saadaan kuitenkin suorittaa loppuun, jos vakuutuksenottaja on vaihtunut tai jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

Katsastuksen suorittaja on määräaikaiskatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon vakuutusmaksujen laiminlyönnistä. Vakuutusmaksut katsotaan merkinnästä huolimatta maksetuiksi, jos ajoneuvon omistaja tai haltija esittää tositteen tai muun luotettavan selvityksen maksujen maksamisesta.

Veron laiminlyöneen saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn vaikutuksesta käyttökieltoon sekä ajoneuvoon kohdistuvien verojen ja maksujen laiminlyönnistä johtuneesta käyttökiellosta säädetään erikseen.

Ehdotus

(EU) 2019/631 mukaisesti ja komission täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1014/2010, (EU) N:o 293/2012, (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 mukaiset todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot.

Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittaa tiedot komissiolle.

153 §

Eräiden verojen ja maksujen tarkastaminen katsastuksessa

Muuta katsastusta kuin rekisteröintikatsastusta tai sen jälkitarkastusta ei saa suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että:

1) siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty;

2) liikennevakuutuslain (460/2016) mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty; tai,

3) liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty.

Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta katsastus saadaan kuitenkin suorittaa loppuun, jos vakuutuksenottaja on vaihtunut tai jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

Katsastuksen suorittaja on määräaikaiskatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon vakuutusmaksujen laiminlyönnistä. Vakuutusmaksut katsotaan merkinnästä huolimatta maksetuiksi, jos ajoneuvon omistaja tai haltija esittää tositteen tai muun luotettavan selvityksen maksujen maksamisesta.

Voimassa oleva laki

155 §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaiskatsastuksessa

Ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa, jos siinä ei ole 154 §:ssä tarkoitettua vakavaa vikaa tai puutteellisuutta, vaarallista vikaa tai puutteellisuutta taikka vikoja tai puutteellisuuksia, jotka edellyttävät muutoskatsastusta. Jollei ajoneuvoa hyväksytä määräaikaiskatsastuksessa, se on hylättävä.

156 §

Määräaikaiskatsastuksen keskeyttäminen

Määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä.

Määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos ilmenee, että ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen. Tällöin ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen kuukauden kuluessa keskeyttämisestä.

Määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset. Katsastusta keskeyttämättä saadaan kuitenkin määräaikaiskatsastuksessa oikaista ajoneuvon rekisteritietojen vähäinen virhe sekä korjata sellaiset tiedot, joiden muuttaminen ei edellytä muutoskatsastusta.

Määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos tietoyhteys rekisteriin ei ole käytettävissä taikka jos katsastusta ei sään tai vastaavien olojen vuoksi taikka muusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä voida suorittaa loppuun eikä perusteita katsastuksen hylkäämiselle tai ajokiellon määräämiselle ole.

Jos ajoneuvon katsastus joudutaan keskeyttämään 1 tai 4 momentissa tarkoitetusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saa 151 §:n 1 momentissa säädetystä poiketen käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan 149 ja 150 §:ssä säädetyn katsastusajan päättymisestä.

Ehdotus

155 §

Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaiskatsastuksessa

Ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa, jos siinä ei ole 154 §:ssä tarkoitettua vakavaa vikaa tai puutteellisuutta, *taikka* vaarallista vikaa tai puutteellisuutta *eikä siihen ole tehty muutoksia, jotka edellyttävät muutoskatsastusta*. Jollei ajoneuvoa hyväksytä määräaikaiskatsastuksessa *tai katsastusta keskeytetä*, se on hylättävä.

156 §

Katsastuksen keskeyttäminen

Katsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä. Määräaikaiskatsastus on lisäksi keskeytettävä, jos ilmenee, että ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen, jolloin ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen kuukauden kuluessa keskeyttämisestä. Lisäksi määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset.

Määräaikaiskatsastusta keskeyttämättä saa kuitenkin oikaista vähäisen virheen ajoneuvon rekisteritiedoissa ja korjata sellaiset tiedot, joiden muuttaminen ei edellytä muutoskatsastusta.

Jos tietoyhteys rekisteriin ei ole käytettävissä taikka jos katsastusta ei sään tai kelin vuoksi taikka muusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä voida suorittaa loppuun eikä perusteita katsastuksen hylkäämiselle tai ajokiellon määräämiselle ole, on katsastus keskeytettävä.

Jos ajoneuvon katsastus joudutaan keskeyttämään 1 tai 3 momentissa tarkoitetusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan, jollei ajoneuvoa ole asetettu ajokieltoon. Kuitenkin, jos ajoneuvon määräaikaiskatsastus joudutaan

Voimassa oleva laki

Keskeytetty määräaikaiskatsastus tai jälkitarkastus saadaan suorittaa loppuun enintään kuukauden kuluessa määräaikaiskatsastuksesta.

157 §

Ajokieltoon määrääminen määräaikaiskatsastuksessa

— — — — — — — — — — — — — — —

Määräaikaiskatsastuksessa määrätty ajokielto osoitetaan tarralla, jonka ajoneuvon katsastaja kiinnittää helposti havaittavaan paikkaan ajoneuvossa. Tarraa ei saa poistaa tai peittää ennen kuin ajoneuvo on määräaikaiskatsastuksessa hyväksytty tai 2 momentissa tarkoitetun merkittävän ympäristöhaitan vuoksi määrätty ajokielto on poistettu katsastuksessa.

158 §

Määräaikaiskatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuksien korjaaminen

— — — — — — — — — — — — — — —

Jos sellaisia vikoja ja puutteellisuuksia ei ole korjattu, joiden perusteella ajoneuvo on hylätty määräaikaiskatsastuksessa, eikä ajoneuvoa ole hyväksytty katsastuksessa 149 tai 150 §:ssä tarkoitettuna katsastusaikana, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä.

159 §

Oikeus käyttää määräaikaiskatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa

Jos 149 tai 150 §:ssä tarkoitettuna katsastusaikana katsastukseen esitetty ajoneuvo hylätään määräaikaiskatsastuksessa ajokieltoa määräämättä, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kahden kuukauden ajan mää-

Ehdotus

keskeyttämään 1 tai 3 momentissa tarkoitetusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saa 151 §:n 1 momentissa säädetystä poiketen käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan 149 ja 150 §:ssä säädetyn katsastusajan päättymisestä.

Keskeytetyn katsastuksen saa suorittaa loppuun enintään kuukauden kuluessa keskeytyksestä.

157 §

Ajokieltoon määrääminen katsastuksessa

— — — — — — — — — — — — — — —

Katsastuksessa määrätty ajokielto osoitetaan tarralla, jonka ajoneuvon katsastaja kiinnittää helposti havaittavaan paikkaan ajoneuvossa. Tarraa ei saa poistaa tai peittää ennen kuin ajoneuvo on *katsastuksessa* hyväksytty tai merkittävän ympäristöhaitan vuoksi määrätty ajokielto on poistettu katsastuksessa.

(kumotaan)

159 §

Oikeus käyttää määräaikaiskatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa

Jos 149 tai 150 §:ssä tarkoitettuna katsastusaikana katsastukseen esitetty ajoneuvo hylätään määräaikaiskatsastuksessa ajokieltoa määräämättä, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kahden kuukauden ajan mää-

Voimassa oleva laki

räaikaiskatsastuksessa hylkäämisestä. *Ajoneuvossa todetut hylkäämisen aiheuttaneet viat ja puutteellisuudet on kuitenkin korjattava mahdollisimman pian*. Jos ajoneuvoa ei edellä tarkoitettuna aikana hyväksytä jälkitarkastuksessa tai määräaikaiskatsastuksessa, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä vain sen kuljettamiseksi korjattuna sille varattuna aikana katsastukseen.

Edellä 158 §:n 3 momentissa säädetystä poiketen katsastustoimipaikka voi antaa määräaikaiskatsastuksessa ajokieltoon määrätylle ajoneuvolle tai 149 tai 150 §:ssä tarkoitetun katsastusajan jälkeen katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle todistuksen, joka oikeuttaa ajoneuvon kuljettamiseen lähimpään paikkaan, jossa korjaus voidaan tarkoituksenmukaisesti suorittaa, ja korjauksen jälkeen uudelleen katsastettavaksi. Todistuksessa on mainittava, minne ja miten ajoneuvon saa kuljettaa sekä kuinka kauan todistus on voimassa.

— — — — — — — — — — — — — —

160 §

Katsastustodistus

Katsastajan on annettava määräaikaiskatsastuksesta todistus, josta käy ilmi katsastuksen tulos, seuraavan määräaikaiskatsastuksen ajankohta sekä tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitetusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset todistuksen sisällöstä.

Ehdotus

räaikaiskatsastuksessa hylkäämisestä. Jos ajoneuvoa ei edellä tarkoitettuna aikana hyväksytä jälkitarkastuksessa tai määräaikaiskatsastuksessa, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä vain sen kuljettamiseksi korjattuna sille varattuna aikana katsastukseen.

Edellä 158 §:n 3 momentissa säädetystä poiketen katsastustoimipaikka voi antaa määräaikaiskatsastuksessa ajokieltoon määrätylle ajoneuvolle tai 149 tai 150 §:ssä tarkoitetun katsastusajan jälkeen katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle todistuksen, joka oikeuttaa ajoneuvon kuljettamiseen lähimpään paikkaan, jossa korjaus voidaan tarkoituksenmukaisesti suorittaa. Todistuksessa on mainittava, minne ja miten ajoneuvon saa kuljettaa sekä kuinka kauan todistus on voimassa. *Todistus saa olla enintään voimassa sen antamisajankohdasta lukien seuraavan vuorokauden loppuun.*

— — — — — — — — — — — — — —

160 §

Katsastuksesta annettavat todistukset

Katsastajan on annettava katsastukseen esittäneelle tarkastuskortti, josta käy ainakin ilmi:

1) tieto ajoneuvon katsastukseen esittämisen perusteesta;

2) ajoneuvon valmistenumero tai rekisteritunnus;

3) tieto ajoneuvossa havaituista puutteista ja niiden luokittelusta;

4) katsastuksen ajankohta ja tulos;

5) hylätyn katsastuksen osalta tieto jälkitarkastuksen viimeisestä ajankohdasta;

6) katsastustoimipaikan nimi, katsastajan allekirjoitus tai muu tunniste;

7) tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitetusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa;

8) tieto siitä, miten katsastuspäätökseen saa vaatia oikaisua.

Voimassa oleva laki

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle määräajoin suoritettavasta katsastuksesta annettu voimassa oleva todistus tai katsastusdirektiivin 10 artiklassa tarkoitettu todiste on voimassa Suomessa.

161 §

Määräaikaiskatsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Katsastustoimipaikan on tallennettava määräaikaiskatsastuksesta rekisteriin ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen, ajokieltoon määräämiseen, muutoskatsastukseen määräämiseen sekä määräaikaiskatsastuksen keskeyttämiseen liittyvät tiedot sekä ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä.

162 §

Jälkitarkastus

Katsastuksessa hylätty ajoneuvo voidaan hyväksyä jälkitarkastuksessa. Jälkitarkastus

Ehdotus

Määräaikaiskatsastuksesta on kuitenkin 1 momentista poiketen annettava katsastukseen esittäneelle katsastustodistus, johon merkitään katsastusdirektiivin liitteessä II tarkoitetut tiedot ja direktiiviä täydentävät tiedot sekä tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitetusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetun katsastustodistuksen sisällöstä.

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle määräajoin suoritettavasta katsastuksesta annettu voimassa oleva todistus tai katsastusdirektiivin 10 artiklassa tarkoitettu todiste on voimassa Suomessa.

Jos tässä laissa tai sen nojalla tai lailla liikenteen palveluista ei toisin säädetä, rekisteröintitodistuksen I osa on kuitenkin annettava katsastukseen esittäneelle pyynnöstä muutoskatsastuksen yhteydessä.

161 §

Määräaikaiskatsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Katsastustoimipaikan on tallennettava määräaikaiskatsastuksesta rekisteriin ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen, ajokieltoon määräämiseen, muutoskatsastukseen määräämiseen *ja* määräaikaiskatsastuksen keskeyttämiseen liittyvät tiedot sekä ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä. *Lisäksi katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin 152 a §:ssä tarkoitetut tiedot sekä tieto niiden autojen lukumäärästä, joista kyseisiä tietoja ei ole voitu kerätä ajoneuvon katsastukseen toimittaneen kieltäytymisen tai muun syyn vuoksi.*

162 §

Katsastuksen jälkitarkastus

Voimassa oleva laki

on suoritettava katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle kuukauden kuluessa. Määräaikaiskatsastuksen ja valvontakatsastuksen jälkeen jälkitarkastus saadaan suorittaa missä tahansa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa, jolla on katsastusluvan mukaan oikeus katsastaa kyseinen ajoneuvo. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen jälkeen jälkitarkastus on suoritettava samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa.

— — — — — — — — — — — — — — —

164 §

Määräaikaiskatsastusta koskevien säännösten soveltaminen muihin katsastuksiin

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastukseen sovelletaan, mitä 153, 156–158 ja 162 §:ssä säädetään. Rekisteröintikatsastuksen saa kuitenkin 153 §:ssä säädetystä poiketen suorittaa. Muutos- ja kytkentäkatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuksien luokitukseen sekä ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen muutos- ja kytkentäkatsastuksessa sovelletaan, mitä luokituksesta, hyväksymisestä ja hylkäämisestä määräaikaiskatsastuksessa 154 ja 155 §:ssä säädetään.

166 §

Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet

Ajoneuvon kuljettaja on velvollinen sallimaan teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamisen.

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi:

1) ajoneuvon kuljettaja on velvollinen vaadittaessa esittämään poliisimiehelle, tullimie-

Ehdotus

Katsastuksessa hylätty ajoneuvo voidaan hyväksyä jälkitarkastuksessa *enintään kuukauden kuluessa katsastuksessa hylkäämisestä.* Keskeytetyn määräaikais- tai valvontakatsastuksen sekä määräaikais- tai valvontakatsastuksen jälkitarkastuksen saa suorittaa missä tahansa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa, jolla on katsastusluvan mukaan oikeus katsastaa kyseinen ajoneuvo. *Keskeytetty rekisteröinti-, muutos- tai kytkentäkatsastus on suoritettava samassa katsastustoimipaikassa, jossa katsastus on keskeytetty.* Rekisteröinti-, muutos- tai kytkentäkatsastuksen jälkitarkastus on suoritettava samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa.

— — — — — — — — — — — — — — —

(kumotaan)

166 §

Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen on sallittava.

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi:

1) *Poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvan katsastuksia suorittavan henkilön on saatava nähtäväkseen*

Voimassa oleva laki

helle ja rajavartiomiehelle sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalle katsastuksia suorittavalle henkilölle ajoneuvon rekisteröinnistä annetun todistuksen, katsastustodistuksen tai muun vaatimustenmukaisuuden osoittavan asiakirjan, *jos kuljettaja on velvollinen pitämään sitä mukanaan;*

— — — — — — — — — — — — — —

189 §

Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu

Talouden toimija voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta:

— — — — — — — — — — — — — —

6) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia;

— — — — — — — — — — — — — —

194 §

Ajoneuvorikkomus

Joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta

— — — — — — — — — — — — — —

13) rikkoo moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 7 artiklassa *säädettyä kieltoa tehdä muutoksia*

Ehdotus

sähköisesti tai kirjallisesti ajoneuvon rekisteröinnistä annettu todistus, katsastustodistus tai muu vaatimustenmukaisuuden osoittava asiakirja;

— — — — — — — — — — — — — —

189 §

Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu

Talouden toimija voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta:

— — — — — — — — — — — — — —

6) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia *taikka rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa;*

— — — — — — — — — — — — — —

194 §

Ajoneuvorikkomus

Joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta

— — — — — — — — — — — — — —

13) *ajaa ajoneuvoa ilman kuluvaa reagenssia* moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta an-

Voimassa oleva laki

kuluvan reagenssin käyttöön perustuviin järjestelmiin tai ajaa ajoneuvoja ilman kuluvaa reagenssia taikka

— — — — — — — — — — — — — —

195 §

Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa.

Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 §:n 1 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitetusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Ehdotus

netun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 7 artiklassa säädetyn kiellon vastaisesti taikka

— — — — — — — — — — — — — —

195 §

Liikennevirhemaksu

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa.

Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, *7 a §:*ssä tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitetusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sen maksettavaksi, joka on liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jota on tahallaan tai huolimattomuudesta muutettu päästömanipulaatiolla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa

Jos 3 momentissa tarkoitettu liikennevirhemaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, se on suuruudeltaan:

1) 300 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on korkeintaan 500 kilogrammaa;

2) 1000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 500 kilogrammaa mutta korkeintaan 3500 kilogrammaa;

3) 3000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 3500 kilogrammaa.

Jos 3 momentissa tarkoitettu liikennevirhemaksu määrätään oikeushenkilölle, se on suuruudeltaan:

1) 10 000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on korkeintaan 500 kilogrammaa;

Voimassa oleva laki

Kuljettajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää katsastamatonta, rekisteröimätöntä tai liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa 11 §:n tai 200 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti.

Edellä 83 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetun muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa.

Ajoneuvorikkomuksesta jätetään liikennevirhemaksu määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

198 §

Ajokieltoon määrääminen

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä ajoneuvon ajokieltoon, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu 7 §:n tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti.

200 §

Valvontakatsastukseen määrääminen

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvossa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että on aiheellista suorittaa ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus, hän voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen. Liikenne-

Ehdotus

2) 20 000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 500 kilogrammaa mutta korkeintaan 3500 kilogrammaa;

3) 30 000 euroa, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 3500 kilogrammaa.

Kuljettajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää katsastamatonta, rekisteröimätöntä tai liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa 11 §:n tai 200 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti.

Edellä 83 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetun muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa.

Liikennevirhemaksu jätetään määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

198 §

Ajokieltoon määrääminen

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä ajoneuvon ajokieltoon, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu *7 a §:n* tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti.

200 §

Valvontakatsastukseen määrääminen

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvossa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että on aiheellista suorittaa ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus, hän voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen. Liikenne-

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
ja viestintävirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle, jos ajoneuvossa ei ole katsastuksessa tai tienvarsitarkastuksessa todettu olevan vikaa tai puutteellisuutta. 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 valvontakatsastuksessa. *Valvontakatsastukseen sovelletaan 152, 154–160 ja 162 §:ää. Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo yksityiskohtaisemman tarkastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muun erityisen syyn vuoksi, hän voi määrätä valvontakatsastuksen laajennettavaksi rekisteröintikatsastusta vastaavaksi. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen.*	ja viestintävirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle, jos ajoneuvossa ei ole katsastuksessa tai tienvarsitarkastuksessa todettu olevan vikaa tai puutteellisuutta. 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 valvontakatsastuksessa.
Ajoneuvoa saa kuitenkin 1 momentista poiketen käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi sille erikseen varattuna aikana katsastukseen.	Ajoneuvoa saa kuitenkin 1 momentissa säädetystä poiketen käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi sille erikseen varattuna aikana katsastukseen.
Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi määrätä valvontakatsastuksen tarkastuskohteet. Valvontakatsastukseen määrännyt tekee tästä merkinnän katsastus- tai rekisteröintitodistukseen taikka tallentaa sitä koskevan tiedon rekisteriin. Katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin valvontakatsastuksesta ajoneuvon ajokieltoon liittyvät tiedot ja ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä.	
Rekisteröintikatsastusta vastaavaksi laajennetun valvontakatsastuksen yhteydessä on tarkastettava ajoneuvon kunto.	
Ajoneuvo on hylättävä valvontakatsastuksessa, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä.	
Valvontakatsastus ei korvaa määräaikaiskatsastusta. Jos valvontakatsastukseen määrätylle ajoneuvolle suoritetaan määräaikaiskatsastus, ajoneuvon hyväksyminen määräaikaiskatsastuksessa korvaa valvontakatsastuksen.	

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
(200 a § lisätään)	200 a §
	Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen valvontakatsastuksessa
	Valvontakatsastukseen sovelletaan 152, 152 a, 153–155 §:ää, 156 §:n 1–4 ja 6 momenttia ja 157 §:ää. Edellä 158 §:ssä säädettyä sovelletaan valvontakatsastukseen, jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies ei ole asettanut ajoneuvoa ajokieltoon. Valvontakatsastus ei korvaa määräaikaiskatsastusta. Jos valvontakatsastukseen määrätylle ajoneuvolle suoritetaan määräaikaiskatsastus, ajoneuvon hyväksyminen määräaikaiskatsastuksessa korvaa valvontakatsastuksen. Kaikkien poliisin ilmoittamien tarkastuskohteiden on oltava korjattu, jotta ajoneuvo voidaan hyväksyä katsastuksessa. Jollei ajoneuvoa hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.
(200 b § lisätään)	200 b §
	Valvontakatsastuksen sisältö
	Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä valvontakatsastuksen tarkastuskohteet. Valvontakatsastukseen määrännyt voi valvontakatsastusta koskevan kuljettajalle annettavan asiakirjan lisäksi merkitä tarkastuskohteet katsastus- tai rekisteröintitodistukseen taikka tallentaa sitä koskevan tiedon rekisteriin. Katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin valvontakatsastuksesta ajoneuvon ajokieltoon liittyvät tiedot ja ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä. Ajoneuvon kunto on tarkastettava määräaikaiskatsastuksen laajuudessa, jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies ei ole määrännyt valvontakatsastuksen tarkastuskohteita. Ajoneuvon kukin määrätty tarkastuskohde on tarkastettava 152 §:ssä tai sen nojalla säädetyn tai määrätyn mukaisesti. Edellä 2 ja 3 momentissa säädetystä poiketen, ajoneuvosta, jota ei koske määräaikaiskatsastusvelvollisuus, on tarkastettava, että:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1) se on sitä koskevien säännösten ja määräysten mukaisessa kunnossa;
2) se on turvallinen käytettäväksi liikenteessä;
3) siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja;
4) siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein.

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo yksityiskohtaisemman tarkastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muun erityisen syyn vuoksi, hän voi määrätä valvontakatsastuksen suoritettavaksi katsastuksessa edellytettyjen selvitysten osalta rekisteröintikatsastuksen laajuutta vastaavasti. Tällöin on tarkastettava myös ajoneuvon kunto. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen.

202 §

Auton ja sen perävaunun hyväksynnässä sovellettavat mittojen ja massojen raja-arvot

Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 97/27/EY, voidaan mainitun direktiivin 7 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena. Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta annettua komission asetusta (EU) N:o 1230/2012, voidaan mainitun asetuksen 6 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena.

202 §

Auton ja sen perävaunun hyväksynnässä sovellettavat mittojen ja massojen raja-arvot

Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 97/27/EY, voidaan mainitun direktiivin 7 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena. Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta annettua komission asetusta (EU) N:o 1230/2012, voidaan mainitun asetuksen 6 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena. *Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan autojen ja*

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	niiden perä-vaunujen puiteasetuksen 42 tai 45 artiklaa tai sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä niiden yleisten rakenteellisten ominaisuuksien ja turvallisuuden osalta sovellettavista yhtenäisistä menettelyistä ja teknisistä eritelmistä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 6 artiklan 3 kohtaa, voidaan hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena.
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

2.

Laki

ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 22 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 22 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 317/2019,
seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
22 §	22 §
Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset	*Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset*
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista.	Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista. *Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset määräaikaiskatsastuksia suorittavalta katsastustoimipaikalta edellytettävistä laitteista.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
. .

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 2 §:n 11 kohta, 17 §:n 3 momentti ja 231 §:n 3 momentti, sellaisena kuin ne ovat, 2 §:n 11 kohta laissa 1256/2020, 17 §:n 3 momentti laissa 60/2022 ja 231 §:n 3 momentti laissa 1190/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020, uusi 12 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
2 §	2 §
Yleiset määritelmät	*Yleiset määritelmät*
— — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — —
11) *hyväksymispäätöksellä* viranomaisen tekemää päätöstä, jolla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty.	11) *hyväksymispäätöksellä* viranomaisen tekemää päätöstä, jolla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty*;* *12)* ***automaattisella ajojärjestelmällä*** *ajoneuvojärjestelmää, joka käyttää sekä laitteistoja että ohjelmistoja ajoneuvon pitkäkestoiseen dynaamiseen hallintaan.*
17 §	17 §
Liikenteessä käytettävä ajoneuvo	*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*
— — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — —
Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.	Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa *eikä kuljetuksia sellaisella automaattisella ajojärjestelmällä varustetulla ajoneuvolla, jota käytetään liikenteessä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain 116 ja 116 a §:n nojalla myöntämän koenumerotodistuksen perusteella.*

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
231 §	231 §
Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä	*Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
Turvakiellon kohteena olevien tietojen käsittelystä säädetään väestötietojärjestelmästä ja Digi-ja väestötietoviraston varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi.	Turvakiellon kohteena olevien tietojen käsittelystä säädetään väestötietojärjestelmästä ja Digi-ja väestötietoviraston varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi tämän lain *227 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa sekä 228 ja 229 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa.*
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

4.

Laki

tieliikennelain 52 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018*)* 52 §:n otsikko ja 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
52 §	52 §
Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän ajaminen	***Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen***
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Tällöin kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.	Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa *sekä ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä*. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. *Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.*
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .