

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till fordonslag och till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny fordonslag. Genom lagen upphävs den gällande fordonslagen. Det föreslås dessutom att allt som allt 13 lagar i vilka det hänvisas till bestämmelserna i fordonslagen ska ändras. Propositionen genomför målet ”Ett livskraftigt Finland” i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering.

Fordonslagen revideras så att den motsvarar EU:s ramförordning om bilar och släpfordon till dem. I fordonslagen föreskrivs det inte längre om förfaranden för godkännande och marknadstillsyn enligt EU-förordningen. Överlappande reglering stryks. I fordonslagen föreskrivs det i fortsättningen i princip om godkännande och marknadskontroll endast av de nationella fordonskategorierna. På grund av de krav som ställs i EU-förordningen stärks också marknadskontrollen av fordon genom bestämmelser om en ny påföljdsavgift.

Till övriga delar motsvarar den nya fordonslagen till sitt innehåll i huvudsak den gällande fordonslagen. Fordonslagens struktur görs dock tydligare, och i lagen görs ett flertal lagtekniska korrigeringar.

EU:s ramförordning om bilar och släpfordon till dem började tillämpas den 1 september 2020. Lagarna avses träda i kraft hösten 2020.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Beredning	5
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll	8
3 Nuläge och bedömning av nuläget	10
3.1 Allmänt om fordonslagen	10
3.2 Godkännande av nya fordon	10
3.3 Utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga	10
3.4 Marknadskontroll	11
4 Förslagen och deras konsekvenser	12
4.1 De viktigaste förslagen	12
4.1.1 Godkännande av nya fordon	12
4.1.2 Klassificering av fordon	13
4.1.3 Utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga	13
4.1.4 Fordon i slutserier	14
4.1.5 Marknadskontroll	14
4.1.6 Bestämmelser om påföljdsavgift	14
4.1.7 Bedömning av propositionen i förhållande till EU:s dataskyddsförordning	15
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	16
4.3 De viktigaste förslagen	18
4.4 De huvudsakliga konsekvenserna	18
5 Alternativa handlingsvägar	18
5.1 Fordon i slutserier	18
5.2 Påföljdsbestämmelser	18
5.3 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	19
5.4 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater	19
6 Remissvar	19
7 Specialmotivering	22
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	97
9 Ikraftträdande	108
10 Verkställighet och uppföljning	108
11 Förhållande till andra propositioner	108
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	109
12.1 Bakgrund	109
12.2 Bestämmelser om påföljdsavgift (GL 15, 21 §)	110
12.3 Näringsfrihet (GL 18 §)	111
12.4 Egendomsskydd och rörelsefrihet (GL 9, 15 §)	112
12.5 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (GL 124 §)	113
12.6 Hemfrid (GL 10 §)	114
12.7 Bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter (GL 80 §)	115
LAGFÖRSLAG	117
om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet	194

RP 177/2020 rd

om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon	197
om ändring av fordonsskattelagen	199
om ändring av 3 § i lagen om alkolås	202
om ändring av bilskattelagen	203
om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter	205
om ändring av 4 § i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift	206
om ändring av 5 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen	207
om ändring av lagen om transportservice	208
om ändring av 2 och 30 § i trafikförsäkringslagen	211
om ändring av 3 och 13 § i terrängtrafiklagen	213
om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	214
om ändring av 2 och 175 § i vägtrafiklagen	215
PARALLELLTEXT	217
om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet	217
om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon	221
om ändring av fordonsskattelagen	223
om ändring av 3 § i lagen om alkolås	227
om ändring av bilskattelagen	229
om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter	233
om ändring av 4 § i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift	235
om ändring av 5 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen	236
om ändring av lagen om transportservice	237
om ändring av 2 och 30 § i trafikförsäkringslagen	241
om ändring av 3 och 13 § i terrängtrafiklagen	244
om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	246
om ändring av 2 och 175 § i vägtrafiklagen	247

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Det föreslås att fordonslagen revideras så att den motsvarar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (nedan *ramförordningen om bilar och släpfordon till dem*). Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem blev tillämplig den 1 september 2020 och genom den upphävdes det gällande Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (nedan *ramdirektivet*). På grund av genomförandet av EU-lagstiftningen ska också den föreslagna nya fordonslagen träda i kraft hösten 2020.

När det gäller nya fordon föreskrivs det i fordonslagen i fortsättningen i princip endast om nationella godkännanden av sådana. Med godkännande avses typgodkännande av fordon eller enskilt godkännande av fordon. Vid typgodkännande säkerställs det att fordonstypen uppfyller de tekniska krav som ställs på den. Vid enskilt godkännande säkerställs det att ett enskilt fordon överensstämmer med kraven. Enskilt godkännande kommer i allmänhet i fråga i sådana fall där fordonet inte har typgodkänts eller det efter typgodkännandet har ändrats före den första registreringen.

Det nationella godkännandet av nya fordon enligt fordonslagen gäller endast de fordonskategorier som omfattas av den nationella lagstiftningen, såsom terrängfordon och motorredskap, samt dubbdäck. Övriga fordonskategorier, dvs. kategorierna M (*bil*), N (*bil*), O (*bilsläpvagn*), L (*moped, motorcykel, trehjuling, fyrehjuling*), T (*traktor*), C (*traktor*), R (*traktorsläpvagn*) och S (*utbytbar dragen utrustning*), omfattas av EU-lagstiftningens tillämpningsområde och således av EU-godkännanden. I EU-lagstiftningen finns bestämmelser om godkännande och marknadskontroll av dessa fordon. En överlappande nationell reglering är varken nödvändig eller möjlig, eftersom Europeiska unionens förordningar är direkt tillämplig rätt i medlemsstaterna. Således slopas i fordonslagen bestämmelserna om godkännande och marknadskontroll av nya fordon som omfattas av EU-lagstiftningens tillämpningsområde, med undantag för nationellt typgodkännande av små serier och nationellt enskilt godkännande, i fråga om vilka kompletterande nationell reglering är möjlig.

För att ett fordon ska kunna tillhandahållas på EU:s inre marknad ska det vara godkänt på behörigt sätt. EU-godkännanden av fordon är harmoniserade, vilket betyder att EU-typgodkännanden och enskilda EU-godkännanden gäller i alla EU-medlemsstater. Nationella godkännanden måste erkännas separat i andra medlemsstater, för att de också ska gälla där. I EU-förordningarna föreskrivs det om marknadskontrollen av fordon i kategorierna M, N, O, L, T, C, R och S. Med marknadskontroll avses tillsyn som säkerställer att fordon som släppts ut på marknaden uppfyller de tillämpliga kraven.

Verkställandet av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem förutsätter en revidering av påföljdsbestämmelserna i fordonslagen. Förordningen effektiviserar medlemsstaternas skyldigheter i fråga om marknadskontroll och genomförande, och artikel 84 i förordningen förutsätter att medlemsstaterna fastställer regler om sanktioner för ekonomiska aktörer och tekniska tjänster som bryter mot bestämmelserna om fordon. Med stöd av den gällande fordonslagen

(1090/2002) har marknadskontrollmyndigheten inte befogenhet att använda tillräckliga påföljder som stöd för sin kontroll. Därför föreslås en ny bestämmelse om påföljdsavgift.

Även om alla ovannämnda ändringsbehov som gäller fordonslagen kan tillgodoses genom en ändring av den gällande fordonslagen har man beslutat föreslå en totalreform av lagen. Genom en totalreform kan man bättre beakta de många lagtekniska och strukturella ändringsbehov som fordonslagen är förknippad med. Syftet med totalreformen är en tydligare lagstiftning än för närvarande och därmed en förbättring av individens rättsskydd.

Propositionen gäller vägtrafik, som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet. Propositionen har således inga direkta konsekvenser för Åland.

1.2 Beredning

Beredningen av EU-rättsakten

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem godkändes den 22 maj 2018 och undertecknades den 30 maj 2018. Förordningen började tillämpas den 1 september 2020. Beredningen av förordningen inleddes 2016 med behandlingen av ett förslag¹ av kommissionen. Kommissionens förslag behandlades 2016–2017 vid flera möten i arbetsgruppen för teknisk harmonisering vid Europeiska unionens råd. Europeiska unionens råds, Europaparlamentets och kommissionens ståndpunkter jämkades också vid informella trilogiförhandlingar, där ståndpunkterna kunde jämkas i slutet av 2017.

Beredningen av kommissionens förslag inleddes när Europeiska kommissionen inledde ett offentligt samråd 2010 för att höra berörda parter om sina avsikter att revidera ramdirektivet. Syftet med samrådet var att utreda om de delområden där det enligt en kartläggning av kommissionens enheter fanns möjligheter att förbättra lagstiftningen om typgodkännande gav en lämplig omfattning och tyngdpunkt för översynen av ramdirektivet. Vid utarbetandet av kommissionens förslag prioriterades en översyn av ramdirektivet.

Efter samrådet beställde kommissionen ett antal ytterligare undersökningar för att tjäna som underlag för konsekvensbedömningen². År 2013 genomförde kommissionen en omfattande kontroll av ändamålsenligheten i åtgärderna för EU-typgodkännande av motorfordon. År 2013

¹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (COM(2016) 31 final). Finns här: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0031>.

² Arbetsdokument från kommissionens avdelningar – konsekvensanalys – som åtföljer dokumentet Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (SWD/2016/09 final - 2016/014 (COD)). Finns här: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52016SC0009>. Arbetsdokument från kommissionens avdelningar – sammanfattning av konsekvensanalys – som åtföljer dokumentet Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (SWD/2016/010 final - 2016/014 (COD)). Finns här: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52016SC0010>.

gjordes också en konkurrenskraftsundersökning³ som visade att planerna på ändring av ramdirektivet även lämpar sig för små och medelstora företags behov. Undersökningarna bekräftade att den rättsliga ram som tillämpas på typgodkännande stöder de viktigaste målen, dvs. harmonisering, en väl fungerande inre marknad och rättvis konkurrens. Samtidigt erkändes dock att regleringens verkningfullhet försvagas av skillnader i hur kraven i ramdirektivet tolkas och hur strikt de tillämpas i de olika medlemsstaterna.

Under hela konsekvensbedömningsprocessen utbyttes åsikter om enskilda frågor med medlemsstaternas myndigheter vid möten i den tekniska kommittén för motorfordon och expertgruppen för godkännandemyndigheter. När det gäller initiativet till översyn av ramdirektivet utbyttes synpunkter med branschorganisationer och användarorganisationer i arbetsgruppen för motorfordon. De som utarbetade externa utredningar hörde dessutom alla berörda parter när de samlade in information och synpunkter. Utifrån resultaten av det offentliga samrådet och konsekvensbedömningen valdes en kombination av de bästa alternativen för dessa behov.

Vid kartläggningen av de ändringar som ramdirektivet förutsatte ansågs det viktigt att stärka i synnerhet de bestämmelser om marknadskontroll som kompletterar kraven i fråga om typgodkännande. Vidare ansågs det nödvändigt att förtydliga förfarandena för återkallelse och skyddsåtgärder samt villkoren för utökning av godkännandena av befintliga fordonstyper. Kommissionen ansåg det behövligt att förbättra tillämpningen av systemet för typgodkännande genom harmonisering och förstärkning av de förfaranden för typgodkännande och produktionsöverensstämmelse som medlemsstaternas myndigheter och tekniska tjänster tillämpar. Det ansågs också nödvändigt att göra de alternativa godkännandesystemen (nationella typgodkännanden av små serier och enskilda godkännanden) och förfarandet för etappvist typgodkännande smidigare, i synnerhet med tanke på små och medelstora företag, dock utan att försvaga de lika villkoren på marknaden. Kommissionen lyfte också fram behovet av tydligare roller och skyldigheter för de ekonomiska aktörerna i leveranskedjan (tillverkare, tillverkarnas representanter, importörer och distributörer) och för myndigheterna.

Hösten 2015 kom det under beredningen ut i offentligheten att bl.a. Volkswagen Group hade installerat programvara i sina bilar med hjälp av vilken utsläppen av kväveoxider hade fått att se ut att vara mindre än i verkligheten. Till följd av utsläppsskandalen ansåg kommissionen att systemet måste reformeras i större utsträckning än planerat för att undvika motsvarande brister i överensstämmelse i fortsättningen. Kommissionen föreslog därför nya åtgärder i förordningen.

Kommissionen föreslog att ett regelbundet sammanträdande forum för informationsutbyte inrättas så att medlemsstaterna och kommissionen kan utbyta information om och samordna den verksamhet som gäller genomförande av typgodkännandelagstiftningen. Det ansågs nödvändigt att ge kommissionen och övriga medlemsstater ytterligare befogenhet att ingripa i sådana fordon som finns på marknaden och som misstänks för att inte överensstämma med kraven och i förfaranden för återkallelse som gjorts ofullständigt eller långsamt. Dessutom åläggs kommissionen och de övriga medlemsstaterna att regelbundet utföra referentbedömningar av godkännandemyndigheterna och inspektioner av tekniska tjänster. Kommissionen föreslogs få rätt att påföra tillverkarna administrativa sanktionsavgifter.

³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén ”CARS 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa” COM(2012) 0636 final. Finns här: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52012DC0636> (på engelska).

Typgodkännande grundar sig på ömsesidigt erkännande. När fordon eller komponenter godkänns i en av Europeiska unionens medlemsstater ska det vara tillåtet att ta dem i bruk inom hela EU. Syftet med förslaget till förordning var också att oberoende släppa ut fordon och komponenter på marknaden samt att bevara det nuvarande systemet för godkännande. Trots detta ansågs det dock nödvändigt att öka den ömsesidiga kontrollen mellan medlemsstaterna och kommissionens möjligheter att ingripa. I den slutgiltiga förordningen har dessa mål i huvudsak beaktats.

Finlands viktigaste förhandlingsmål

Enligt statsrådets skrivelse (U 14/2016 rd)⁴ till riksdagen har Finland ända från början ansett målen för förordningen vara värda att understödja och att kommissionens ursprungliga förslag i huvudsak är ett steg i rätt riktning. Finland understödde kommissionens mål om att effektivisera marknadstillsynen över fordon och harmonisera förfarandena för godkännande mellan medlemsstaterna. Vidare understödde Finland förslaget om att omvandla ramdirektivet till en förordning som är direkt tillämplig i medlemsstaterna.

Finland ansåg särskilt det enskilda EU-fordonsgodkännandet och de ändringar som görs för att förenkla registreringsförfarandena för de sista osålda fordonen i serien vara positiva förslag. Finland ansåg dessutom att det är viktigt att man i utvecklingen av tillsynen över tillverkare, myndigheter och tekniska tjänster koncentrerar sig särskilt på objekt som visat sig vara problematiska, såsom marknadskontrollen och granskningen av verksamheten vid de tekniska tjänster som mäter utsläppen från fordon. Finland ansåg det även viktigt att säkerställa att den finländska fordonsindustrin har tillgång till konkurrenskraftiga, inhemska provnings- och godkännandetjänster även i fortsättningen.

Finland ansåg i enlighet med vad som framfördes i faktapromemorian (LVM2017-00151)⁵ att det är ändamålsenligt och godtagbart att inte bara medlemsstaterna utan också kommissionen kan rikta åtgärder mot fordonstillverkare. Detta behövs i synnerhet i sådana fall där det är fråga om missbruk eller annars farliga eller miljöskadliga lösningar som hänför sig till fordon som tillverkas i stora serier. Kommissionens rätt att utfärda sanktioner möjliggör också en enhetlig behandling av alla tillverkare som är verksamma inom unionen. Detta mål uppnåddes genom den slutgiltiga förordningen.

I enlighet med Finlands mål inkluderades också element som underlättar registreringsverksamheten, såsom elektroniskt intyg över överensstämmelse för fordon och elektronisk behandling av tekniska uppgifter som behövs för registrering av fordon.

Beredningen av propositionen

⁴ Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (U 14/2016 rd). Finns här: https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/U_14+2016.aspx. Se även kommunikationsutskottets utlåtande om U-skrivelsen (KoUU 6/2016 rd). Finns här: https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/U_14+2016.aspx.

⁵ Faktapromemoria LVM2017-00151. Finns här: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EUN_41+2017.pdf.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Transport- och kommunikationsverket har deltagit i beredningen. De handlingar som hänför sig till beredningen finns på den webbplats där information om beredningen av propositionen finns⁶.

Propositionen var ute på remiss mellan den 2 januari och den 13 februari 2020. Begäran om yttrande sändes till ett stort antal olika intressentgrupper inom fordons- och transportbranschen samt till myndigheterna. Sammanlagt 25 yttranden lämnades in. En del av remissinstanserna angav dessutom att de inte hade något att yttra om propositionen. Yttrandena och ett sammandrag av dem finns tillgängliga på de sidor som gäller beredningen av propositionen.⁷

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

Innehållet i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem

Syftet med förordningen är att harmonisera tillämpningspraxis inom Europeiska unionen genom att minska skillnaderna i tolkning och tillämpning, särskilt när det gäller nationella godkännandemyndigheter och tekniska tjänster. Ett annat syfte med förordningen är att effektivisera de tekniska tjänsternas verksamhet genom att förbättra kvaliteten på provningen i samband med utsläppandet av fordon på marknaden. Genom förordningen effektiviseras också marknadskontrollen, med vilken avses övervakningen av att fordon som redan släppts ut på marknaden överensstämmer med kraven. Detta inbegriper också möjligheten för medlemsstaterna och kommissionen att i ett tidigt skede utföra kontroller av fordon för att upptäcka brister.

Genom förordningen skärps övervakningen av typgodkännandeförfarandena, särskilt genom att kommissionen ges befogenhet att regelbundet utvärdera de nationella godkännandemyndigheterna. Dessutom inrättas ett rådgivande forum för informationsutbyte om genomförande (*forumet*) som består av företrädare för nationella godkännandemyndigheter och marknadskontrollmyndigheter. Forumets syfte är att förenhetliga medlemsstaternas olika tolkningar och praxis. Forumet ska sammanträda regelbundet för att ta itu med problem som gäller överensstämmelsen med kraven i fråga om godkända fordon och deras komponenter. Forumet ska också granska resultaten av referentbedömningarna och kommissionens bedömningar. Dessutom ska de nationella myndigheterna årligen till forumet överlämna en heltäckande översikt över dess planerade kontroller av marknadskontroll. Forumet är en mer officiell version av den tidigare TAAEG-gruppen (*Type Approval Authorities Expert Group*). Från Finland deltar Transport- och kommunikationsverket i forumets verksamhet.

Kontrollen effektiviseras också genom att medlemsstaterna förpliktas att årligen utföra provningar av ett visst minimiantal fordon. Det minimiantal som krävs enligt förordningen är ett motorfordon per varje 40 000 nya motorfordon som registrerats i medlemsstaten under det föregående året. Varje medlemsstat ska trots detta ändå utföra minst fem provningar per år. Det förutsätts dessutom att minst 20 procent av dessa provningar ska vara utsläppsrelaterade provningar där utsläppen verifieras under verkliga körförhållanden.

I enlighet med förordningen ska de tekniska tjänsterna utföra typgodkännandeprovningar under godkännandemyndigheternas ansvar. Avgifterna för typgodkännandeverksamheten kommer att tas ut av tillverkare som ansöker om typgodkännande. Oberoendet och kvaliteten i fråga om EU:s system för typgodkännande förbättras också genom att kommissionen ges befogenhet att

⁶ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM002:00/2019>.

⁷ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM002:00/2019>.

utföra provningar och kontroller av fordon för att kontrollera överensstämmelsen och omedelbart ingripa i avvikelser.

Man inför också bedömningar av godkännandemyndigheterna. Kommissionen kan delta i referentbedömningen. Kommissionen har i uppgift att sammanfatta och offentliggöra resultaten av referentbedömningarna. Referentbedömningen gäller dock inte godkännandemyndigheterna när de utser alla sina tekniska tjänster i enlighet med internationellt erkända ackrediteringsstandarder.

Kommissionen utvärderar regelbundet också de förfaranden som tillämpas av de myndigheter som beviljat EU-typgodkännanden. Kommissionen kan dessutom påföra tillverkare och importörer administrativa sanktionsavgifter som inte får överstiga 30 000 euro per icke-överensstämmande fordon, system, komponent, separat teknisk enhet, del eller utrustning.

De nationella ackrediteringsorganen åläggs att delta i utvärderingen av tekniska tjänster och i inrättandet av gemensamma bedömningsgrupper. Om den tekniska tjänsten inte är ackrediterad ska bedömningen utföras av gemensamma bedömningsgrupper bestående av företrädare för godkännandemyndigheterna i minst två andra medlemsstater och en företrädare för kommissionen.

Bemyndigande

I förordningen ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter och i viss mån även anta delegerade akter. Delegerade akter får kommissionen anta i vissa situationer för att ta hänsyn till regelverkets och teknikens utveckling och i vissa avseenden för att komplettera eller uppdatera förordningen. Kommissionens befogenhet att anta delegerade akter ingår i artikel 82 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Genomförandeakter får kommissionen enligt förordningen anta för att fastställa gemensamma kriterier.

Nationellt handlingsutrymme

Kvoter för fordon i slutserier

Artikel 49 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ger medlemsstaterna möjlighet att tillåta ibruktagande av fordon i slutserier inom ramen för vissa kvoter. Kvoterna gäller sådana bilar och släpfordon till dem som är nya, oregistrerade fordon i lager och som inte kan registreras, säljas eller tas i bruk på grund av att nya tekniska krav som de inte uppfyller har trätt i kraft. Dessa fordon kallas fordon i slutserier. Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem möjliggör både en kvantitativ och en tidsbegränsad kvot av vilka medlemsstaten kan välja endera och inom ramen för vilken man i medlemsstaten kan registrera, tillhandahålla på marknaden eller ta i bruk sådana fordon.

Sanktioner

I artikel 84 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem förutsätts det att medlemsstaterna fastställer regler om sanktioner för ekonomiska aktörers och tekniska tjänsters överträdelser av ramförordningen och av de överträdelser som nämns i artikel 84 i den förordningen. Med ekonomiska aktörer avses tillverkare, tillverkarens representanter, importörer och distributörer. Förordningen förutsätter dessutom att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att reglerna om sanktioner tillämpas. Sanktionerna ska enligt förordningen vara effektiva, proportionella och avskräckande. Dessa sanktioner ska stå i proportion till allvaret av

förekomsten av bristande överensstämmelse och antalet icke överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden i den berörda medlemsstaten. Artikel 6 ger medlemsstaterna spelrum när det gäller närmare detaljer om sanktionerna, såsom typen av påföljd och påföljdernas storlek. Förordningen ställer endast krav på fastställande av regler om sanktioner och de överträdelser för vilka sanktioner åtminstone ska kunna påföras. Artikel 6 och det spelrum som den medger är av betydelse också med tanke på egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen och rättsskyddet enligt 21 § i grundlagen. Dessa grundläggande fri- och rättigheter ska beaktas vid det nationella genomförandet av artikel 6.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Allmänt om fordonslagen

Den gällande fordonslagen innehåller de viktigaste bestämmelserna bl.a. om klassificering av fordon, tekniska krav, godkännanden, CE-märkning, besiktning, registrering, tekniska vägkontroller, rätt att använda fordon, komponenter och separata tekniska enheter, förhindrande av användning och reparationsskyldighet samt om installation och reparation av fordon, komponenter och separata tekniska enheter. I lagen finns också andra bestämmelser om fordons komponenter, separata tekniska enheter och utrustning. De närmare tekniska föreskrifterna om kraven på fordons egenskaper har i huvudsak meddelats av Transport- och kommunikationsverket.

Den gällande fordonslagen stiftades 2002. I lagen har det därefter gjorts flera separata ändringar, och därför utgör bestämmelserna om fordon ingen sammanhängande helhet. Inte heller numreringen av paragraferna är tydlig, eftersom det i lagen finns många paragrafer som har upphävts och fogats till i efterhand. Dessutom ska de bestämmelser på lägre nivå som utfärdats med stöd av fordonslagen granskas som en helhet, och valet av författningsnivå ska bedömas med tanke på den överföring av lagstiftningsbehörighet som föreskrivs i 80 § i grundlagen. Av dessa orsaker är det motiverat att stifta en helt ny fordonslag.

3.2 Godkännande av nya fordon

I den gällande fordonslagen indelas bestämmelserna om godkännande av nya fordon i bestämmelserna om typgodkännande och enskilt godkännande. När det gäller typgodkännande föreskrivs det i fordonslagen bl.a. om den myndighet som beviljar typgodkännande, tillämpningsområdet för typgodkännanden, förfarandet vid typgodkännande, register över typgodkännanden och erkännande av typgodkännanden som beviljats i en annan stat. Fordonslagens bestämmelser om typgodkännande gäller typgodkännanden enligt EU-rättsakter, nationella typgodkännanden och E-typgodkännanden enligt överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976), nedan *Genèveöverenskommelsen*. E-typgodkännande kan beviljas för ett fordon system, delar eller utrustning. Godkännandet erkänns i alla stater som är parter i Genèveöverenskommelsen.

När det gäller enskilt godkännande föreskrivs det i fordonslagen bl.a. om krav som gäller enskilt godkännande, förfaranden vid enskilt godkännande, påvisande av överensstämmelse med kraven vid enskilt godkännande, intyg över enskilt godkännande och erkännande av ett enskilt godkännande som beviljats i en annan stat.

3.3 Utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga

Enligt den gällande fordonslagen är en utsedd teknisk tjänst en inrättning som Finland utsett till teknisk tjänst. Utsedda tekniska tjänster utför provningar av fordon och komponenter i enlighet

med olika författningar och utför hos tillverkare tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven. Bedömning, provning och besiktning som utförs av tekniska tjänster behövs vid ansökan om typgodkännande för ett fordon eller en komponent. Genom en provningsrapport från den tekniska tjänsten kan det också visas att kraven uppfylls i samband med enskilt godkännande av fordon. I fordonslagen föreskrivs det om den utsedda tekniska tjänstens skyldigheter, bedömning av utsedda tekniska tjänsters kompetens, tillsyn över utsedda tekniska tjänster och påföljder för utsedda tekniska tjänster.

Den godkända sakkunniga är en nationell sakkunnig som godkänts av typgodkännandemyndigheten. En godkänd sakkunnig kan lämna en utredning om att ett fordon eller en komponent överensstämmer med kraven i anslutning till nationellt typgodkännande, enskilt godkännande eller registreringsbesiktning av ett fordon som begagnat förts in i landet. I fordonslagen föreskrivs det om den godkända sakkunnigas skyldigheter, bedömning av godkända sakkunnigas kompetens, tillsyn över godkända sakkunniga och påföljder för godkända sakkunniga.

3.4 Marknadskontroll

Den marknadskontrollmyndighet som avses i den gällande fordonslagen är Transport- och kommunikationsverket. Till Transport- och kommunikationsverkets uppgifter i anslutning till marknadstillsyn hör enligt 79 § i fordonslagen tillsyn över tillverkningen av och handeln med fordon, system, separata tekniska enheter, komponenter och utrustning enligt fordonslagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Dessutom svarar Transport- och kommunikationsverket för marknadskontrollen när det gäller den utrustning och de komponenter som avses i Genèveöverenskommelsen. Transport- och kommunikationsverket är också den marknadskontrollmyndighet som avses i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem och ramförordningen om fordon i kategori L. Emellertid är Tullen tillsynsmyndighet i fråga om övervakning av import från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet till Finland.

Bestämmelser om verkställande av marknadstillsyn finns i 82 § i fordonslagen. Enligt paragrafen har polisen, tillsynsmyndigheten och av tillsynsmyndigheten befullmäktigade sakkunniga för utförande av marknadstillsyn eller kontroller i anslutning till den rätt att få tillträde till den plats där den som importerar, tillverkar eller säljer fordon, komponenter och separata tekniska enheter tillverkar, lagrar och säljer dem, att för undersökning ta prov och att trots bestämmelserna om sekretess få behövliga handlingar och uppgifter om egenskaper hos och godkännande av fordonen, komponenterna och de separata tekniska enheterna. Enligt samma paragraf har tillsynsmyndigheten rätt att förbjuda att misstänkta fordon, komponenter och separata tekniska enheter importeras, tillverkas och överläts under den tid undersökningen pågår.

Marknadstillsynen kan också anses omfatta de uppgifter som i den gällande fordonslagen föreskrivits för typgodkännandemyndigheten och som det föreskrivs om i 80–82 § i den lagen. Till dessa uppgifter hör bl.a. att vidta åtgärder i anslutning till ett fordon som medför en allvarlig risk. I och med ramförordningen om bilar och släpfordon till dem överförs dessa uppgifter från typgodkännandemyndigheten till marknadskontrollmyndigheten i fråga om fordon i kategorierna M, N och O.

I den nya fordonslagen förtydligas bestämmelserna om marknadskontroll och myndigheternas marknadskontrollförfaranden effektiviseras genom en ny bestämmelse om påföljdsavgift. I ramförordningen om bilar och släpfordon till dem har en av kommissionens prioriteringar varit att vid beredningen av förslaget uttryckligen stärka bestämmelserna om marknadskontroll och därigenom tillsynen i efterhand. Utifrån det offentliga samråd som kommissionen anordnade 2010 kunde man konstatera att den rättsliga tillämpningen av principerna för marknadskontroll på

basis av yttrandena skulle kunna betonas och inriktas. Av dem som yttrade sig ansåg 47 procent att de nuvarande bestämmelserna om marknadskontroll är ineffektiva. Det framgick därmed att även intressentgrupperna ansåg det vara önskvärt att försöka komplettera förhandstillsynen enligt typgodkännandesystemet med bestämmelser om tillsyn efter utsläppandet på marknaden. Syftet med marknadskontrollen är att säkerställa att bestämmelserna iakttas och att farliga produkter, eller produkter som annars inte överensstämmer med kraven, inte finns på marknaden. Inom ramen för fordonslagens tillämpningsområde hänför sig detta särskilt till tillsynen över att fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning överensstämmer med kraven.

Under beredningen av förordningen framgick det på det sätt som beskrivs ovan att marknadskontrollen behöver effektiviseras. I artikel 84 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem förutsätts det att medlemsstaterna fastställer regler om sanktioner för ekonomiska aktörers och tekniska tjänsters överträdelser av ramförordningen. Med ekonomiska aktörer avses tillverkare, tillverkarens representanter, importörer och distributörer. Förordningen förutsätter dessutom att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att reglerna om sanktioner tillämpas. Sanktionerna ska enligt förordningen vara effektiva, proportionella och avskräckande. Sanktionerna ska särskilt stå i proportion till allvaret av förekomsten av bristande överensstämmelse och antalet icke överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden i den berörda medlemsstaten.

Marknadskontrollmyndigheten har inom ramen för den gällande lagstiftningen inte befogenhet att använda tillräckliga påföljder som stöd för sin kontroll. I den gällande fordonslagen föreskrivs det endast om vite som Transport- och kommunikationsverket kan förelägga för oegentligheter när det gäller återkallelse av fordon. Bestämmelser om påföljderna för vissa gärningar och försummelser i anslutning till marknadskontroll finns i fordonslagens 96 §, med stöd av vilken de kan bli straffbara som fordonsförseelser. För fordonsförseelse kan enligt fordonslagen dömas ut bötesstraff. För fordonsförseelse har det inte särskilt föreskrivits om möjligheten att döma ut samfundsbot till en juridisk person i enlighet med 9 kap. i strafflagen, vilket innebär att straffet nu riktar sig mot en fysisk person. Detta kan dock inte anses vara ändamålsenligt eftersom de aktörer som gör sig skyldiga till förseelser i anslutning till marknadskontroll uttryckligen är ekonomiska aktörer, dvs. tillverkare, tillverkarens representanter, importörer och distributörer, och inte fysiska personer. Nuläget är således inte ändamålsenligt och motsvarar inte heller den nationella påföljdsreglering som förutsätts i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem och inte heller EU-lagstiftningens strävan att effektivisera marknadskontrollen

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Godkännande av nya fordon

I fordonslagen föreskrivs det i fortsättningen i princip endast om nationellt godkännande av fordon. De bestämmelser om typgodkännande och enskilt godkännande som baserar sig på EU-rättsakter ska strykas ur fordonslagen, med undantag för nationellt typgodkännande av små serier och nationellt enskilt godkännande. När det gäller EU-typgodkännanden ska i fordonslagen tas in endast sådana nödvändiga bestämmelser som kompletterar dem, såsom fastställande av behörig myndighet. Andra än sådana kompletterade bestämmelser behövs inte och är inte möjliga, eftersom de ingår i EU-förordningarna.

Det nationella godkännandet gäller fordonskategorier som omfattas av den nationella lagstiftningen och som inte regleras genom EU-rättsakter. Sådana fordon är bl.a. snöskotrar och motorredskap, samt dubbdäck. De bestämmelser om godkännande av nya fordon som kvarstår i fordonslagen gäller således inte t.ex. bilar, mopeder, motorcyklar eller traktorer. Bestämmelser om godkännande av dem ingår i EU-förordningarna.

Det nationella godkännandet består av typgodkännande och enskilt godkännande. Bestämmelserna om nationellt typgodkännande ska motsvara den gällande fordonslagen. I lagen ska det vidare föreskrivas om beviljande av nationellt enskilt godkännande, om krav för det, om påvisande av överensstämmelse med kraven och om intyg över enskilt godkännande. Det föreslås inga andra nationella bestämmelser om enskilt godkännande, eftersom bestämmelser om förfarandena för ansökan om och beviljande av enskilt godkännande samt om godkännandets giltighet i andra medlemsstater finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

De ändringar som gäller godkännande av fordon har närmast lagteknisk betydelse, eftersom bestämmelserna om godkännande av bilar och bilsläpvagnar i huvudsak motsvarar bestämmelserna i den gällande fordonslagen.

4.1.2 Klassificering av fordon

Bestämmelser om kategoriseringen av fordon finns i fortsättningen i huvudsak i EU-förordningar. Bestämmelser om kategorisering av fordon i kategorierna M, N och O finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Bestämmelser om klassificering av fordon i kategori L finns i ramförordningen om fordon i kategori L. Bestämmelser om kategorisering av fordon i kategorierna T, C, R och S finns i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

I propositionen föreslås det för tydlighetens skull att man i fråga om kategoriseringen av dessa fordon ändå hänvisar till de EU-förordningar där det föreskrivs om dem. I lagen föreslås också bestämmelser om hur den klassificering som grundar sig på EU-förordningar ska tillämpas på andra fordon än sådana som godkänts för trafik i enlighet med EU-förordningen och som till sin konstruktion motsvarar fordon enligt dessa klassificeringar. Fastställandet av fordonskategori ska inte upprepas i den nationella lagstiftningen. Fordonskategorierna kommer även i fortsättningen att motsvara nuläget.

4.1.3 Utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga

I fortsättningen ska bestämmelser om tillsynen över utsedda tekniska tjänster inte finnas i fordonslagen utan i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, i ramförordningen om fordon i kategori L och i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. Bestämmelserna om tekniska tjänster ska begränsa sig till sådana bestämmelser som är nödvändiga för att komplettera EU-lagstiftningen och gälla tillsynen över dem och påföljderna för dem. Detta medför dock inte i praktiken någon stor förändring jämfört med nuläget, eftersom EU-förordningarna innehållsmässigt till denna del huvudsakligen motsvarar bestämmelserna i den gällande fordonslagen.

I fordonslagen föreskrivs i fortsättningen på samma sätt som i den gällande fordonslagen om godkända sakkunniga som Transport- och kommunikationsverket godkänner och som utför kontroller, mätningar, tester och kalkyler och gör utredningar. Fordonslagen ska även i fortsättningen innehålla bestämmelser om behörighet, godkännande, skyldigheter, tillsyn och påföljder i fråga om godkända sakkunniga. Till skillnad från nuläget ska en godkänd sakkunnig dock kunna övervaka att produktionen överensstämmer med kraven endast i samband med nationella

godkännanden. EU-lagstiftningen möjliggör inte att en godkänd sakkunnig kan ges motsvarande tillsynsbefogenheter. Tillsynen över godkännanden som grundar sig på EU-rättsakter ska i fortsättningen skötas av en utsedd teknisk tjänst.

4.1.4 Fordon i slutserier

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ger medlemsstaterna möjlighet att tillåta ibruktagande av fordon i slutserier inom ramen för vissa kvoter. Kvoterna gäller sådana bilar och bilsläpvagnar (fordon i kategorierna M, N och O) som är nya, oregistrerade fordon i lager och som inte kan registreras, säljas eller tas i bruk på grund av att nya tekniska krav som de inte uppfyller har trätt i kraft. Dessa fordon kallas fordon i slutserier. Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem möjliggör både en kvantitativ och en tidsbegränsad kvot av vilka medlemsstaten kan välja endera och inom ramen för vilken man i medlemsstaten kan registrera, tillhandahålla på marknaden eller ta i bruk sådana fordon.

I propositionen föreslås det att Finland på samma sätt som för närvarande även i fortsättningen tillämpar den kvantitativa kvoten med stöd av vilken undantag kan beviljas endast för en viss procentandel av de fordon som tagits i bruk eller av antalet fordon. Bestämmelser om detta ska i fortsättningen finnas i 122 § i fordonslagen.

Även kvoterna för fordon i slutserier andra än fordon i kategorierna M, N och O förblir oförändrade.

4.1.5 Marknadskontroll

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem förpliktar medlemsstaterna att föreskriva om påföljder i anslutning till marknadskontroll. Jämfört med den gällande fordonslagen stärks marknadskontrollens ställning i den föreslagna fordonslagen tack vare den föreskrivna påföljdsavgiften. De paragrafer som gäller marknadskontroll samlas i ett eget kapitel, vilket gör dem till en mer synlig och tydligare helhet.

En del av de uppgifter som hänför sig till marknadskontrollen av de nationella fordonskategorierna hör enligt den gällande fordonslagen till typgodkännandemyndigheten. Dessa uppgifter överförs nu till marknadskontrollmyndigheten. Motsvarande uppgifter i fråga om andra fordonskategorier hör enligt EU-förordningarna till marknadskontrollmyndighetens behörighet. Jämfört med nuläget utvidgas och förtydligas alltså marknadskontrollmyndighetens behörighet, vilket bidrar till att effektivisera marknadskontrollen.

Vid marknadskontrollen ska även i fortsättningen utöver bestämmelserna i EU-förordningarna även lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) iakttas. En bestämmelse om tillämpningen av den lagen tas in i kapitlet om marknadskontroll. Den nämnda lagen motsvarar till sitt sakinhåll i huvudsak den gällande fordonslagens bestämmelser om marknadskontroll. På detta sätt förenhetligas marknadskontrollverksamheten inom olika sektorer.

4.1.6 Bestämmelser om påföljdsavgift

Enligt propositionen ska Transport- och kommunikationsverket ha befogenhet att påföra påföljdsavgift till följd av sådana överträdelser som begås av ekonomiska aktörer, utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga. De förseelser som omfattas av påföljdsavgift ska anges i fordonslagens 189–192 § och de gäller bl.a. lämnande av falska uppgifter i olika sammanhang, underlåtelser av olika skyldigheter att lämna uppgifter, oegentligheter i anslutning till systemet för utsläppsbegränsning, oegentligheter i anslutning till godkännande av fordon och förseelser

i anslutning till försäljning av fordon. Av dessa förseelser ingår de flesta redan i de gällande bestämmelserna om fordonsförseelser, varifrån de överförs till att omfattas av påföljdsavgiften. Påföljdsavgiften omfattar även de förseelser som EU-lagstiftningen uttryckligen förutsätter. Påföljdsavgift kan beroende på typen av förseelse påföras tillverkaren, tillverkarens representant, importören, distributören, utsedda tekniska tjänster eller godkända sakkunniga. En påföljdsavgift kan påföras en juridisk person, och det finns flexibilitet vid bestämmandet av avgiftsbeloppet, vilket gör det möjligt dels att påföljden är effektiv och avskräckande, dels att straffet är proportionerligt och skäligt.

Den påföljdsavgift som föreslås grundar sig på artikel 84 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, enligt vilken medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för ekonomiska aktörers och tekniska tjänsters överträdelser av den förordningen. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Sanktionerna ska särskilt stå i proportion till allvaret av förekomsten av bristande överensstämmelse och antalet icke överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden i den berörda medlemsstaten.

En påföljdsavgift som påförs en juridisk person får inte överstiga 30 000 euro, men den får inte utgöra mer än en procent av det till förseelsen skyldiga bolagets omsättning under den föregående räkenskapsperioden. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person som är godkänd sakkunnig, får avgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst en procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Påföljdsavgiften är av betydelse med tanke på effektiviseringen av marknadskontrollen, vilket också motsvarar de krav som i EU-lagstiftningen ställs på utveckling av förfarandena för marknadskontroll. Påföljdsavgiften uppfyller kraven på proportionalitet, eftersom de aktörer som eventuellt blir föremål för påföljdsavgiften har faktiska förutsättningar att iaktta de sanktionerade förpliktelseerna och klara av de påföljder som avses i lagen. Det tak på en procent av omsättningen som är sammankopplat med det fasta maximibeloppet på 30 000 euro säkerställer däremot att sanktionen inte blir oskäligt stor för små företag. Också det maximibelopp på en procent som beräknas på årsinkomsterna för den påföljdsavgift som påförs fysiska personer säkerställer att sanktionsnivån är skälig också med tanke på låginkomsttagare. Den föreslagna avgiftsstorleken möjliggör en påföljd som står i rätt proportion till gärningens allvar och omfattning och också har en tillräcklig avskräckande effekt. Den är inte heller med beaktande av grundlagsutskottets utlåtandepaxis alltför stor med tanke på proportionaliteten. Genom påföljdsavgiften uppnås den allmänprevention och individualprevention som krävs av ett sanktionssystem.

Flexibiliteten i fråga om påföljdsavgiftens storlek gör det möjligt att beakta förhållandena från fall till fall, vilket därmed leder till en proportionerlig påföljd. I lagen ska det uttryckligen föreskrivas att det vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek ska tas hänsyn till förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förfarandet upprepats samt gärningsmannens ekonomiska ställning. Påföljdsavgift ska enligt vad som föreslås inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall ska gärningsmannen kunna ges en anmärkning, om det finns anledning till det. Påföljdsavgiften är således en tillsynsметод i sista hand.

4.1.7 Bedömning av propositionen i förhållande till EU:s dataskyddsförordning

Våren 2016 antog Europaparlamentet och rådet förordningen (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning). I data-

skyddsförordningen fastställs regler om skyddet för fysiska personer med avseende på behandlingen av personuppgifter och regler om det fria flödet av personuppgifter. Dataskyddsförordningen har tillämpats från och med den 25 maj 2018.

De i fordonslagen föreslagna bestämmelserna om registret över typgodkännanden förutsätter inte någon bedömning med tanke på dataskyddsförordningen, eftersom registret inte innehåller personuppgifter. I registret antecknas de uppgifter som finns i intyget över typgodkännande av fordonstypen och de testresultat som fogats till intyget. Dessa är tekniska uppgifter om fordon som inte kan betraktas som sådana personuppgifter som avses i artikel 4.1 i dataskyddsförordningen.

Dessutom innehåller förslaget till fordonslag flera bestämmelser som gäller de uppgifter som ska föras in i trafik- och transportregistret och behandlingen av dem. De föreslagna bestämmelserna gäller bl.a. anmälan av ett fordon registeruppgifter till trafik- och transportregistret. I förslaget till fordonslag ingår också bestämmelser som gäller införande av uppgifter om körförbud och besiktning i trafik- och transportregistret. I ett fordon registeruppgifter ingår uppgifter om fordonets ägare och innehavare och den som ansvarar för användningen av bilen. Dessa uppgifter hänför sig till en identifierad eller identifierbar fysisk person och är därför sådana personuppgifter som avses i artikel 4.1 i dataskyddsförordningen.

De bestämmelser som gäller personuppgifter och som föreslås i fordonslagen motsvarar till sitt innehåll den gällande lagstiftningen. Det är fråga om behandling av uppgifter i trafik- och transportregistret. Allmänna bestämmelser om trafik- och transportregistret finns i lagen om transportservice (320/2017). Förhållandet mellan trafik- och transportregistret och dataskyddsförordningen har bedömts på ett täckande sätt i regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (RP 145/2017 rd, s. 72–78). Den föreslagna regleringen motsvarar denna bedömning, och propositionen är således inte problematisk med tanke på dataskyddsförordningen.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Konsekvenserna av reformen av fordonslagstiftningen följer främst direkt av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Syftet med förordningen är att utveckla den rättsliga ramen för typgodkännande av bilar och bilsläpvagnar och att på ett oberoende sätt släppa ut fordon och komponenter på marknaden. Bestämmelserna i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem har konsekvenser för företag, hushåll, myndigheter och miljön. Förordningens konsekvenser har bedömts i kommissionens arbetsdokument om konsekvensbedömningen (SWD/2016/09 final – 2016/014 (COD)).⁸ Det nationella genomförandet av förordningen påverkar främst myndigheternas verksamhet.

⁸ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar – konsekvensanalys – som åtföljer dokumentet Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (SWD/2016/09 final - 2016/014 (COD)). Finns här: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52016SC0009>. Arbetsdokument från kommissionens avdelningar – sammanfattning av konsekvensanalys – som åtföljer dokumentet Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (SWD/2016/010 final - 2016/014 (COD)). Finns här: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52016SC0010>.

Ekonomiska konsekvenser

Genomförandet av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem har inga betydande ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för myndigheterna

Transport- och kommunikationsverket

Enligt förslaget till fordonslag ska Transport- och kommunikationsverket vara både godkännandemyndighet enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem och marknadskontrollmyndighet. Enligt ramförordningen har godkännandemyndigheten behörighet att handlägga samtliga led i förfarandet för typgodkännande av fordon och enskilda fordonsgodkännanden. Marknadskontrollmyndigheten ansvarar för att genomföra marknadskontroll i en medlemsstat. Enligt artikel 6.1 i förordningen ska godkännandemyndigheten och marknadskontrollmyndigheten respektera den strikta gränsdragningen mellan respektive roller och ansvarsområden och bedriva sin verksamhet oberoende av varandra. Om dessa myndigheter finns inom samma organisation, ska deras verksamheter förvaltas självständigt som en del av separata strukturer. Av denna anledning ska Transport- och kommunikationsverket sörja för att godkännande- och marknadskontrollfunktionerna även i fortsättningen utgör separata funktioner, precis som för närvarande.

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem effektiviserar medlemsstaternas skyldigheter i fråga om marknadskontroll och genomförande, vilket ökar Transport- och kommunikationsverkets arbetsbörda. Marknadskontrollmyndighetens nya skyldigheter som följer av EU-förordningen är bl.a. bedömningar av hur marknadskontrollen fungerar, rapportering om hur marknadskontrollen fungerar, utförande av typgodkännandeprovningar av motorfordon och utsläpp inom ramen för minimiantalet, deltagande i forumet för informationsutbyte om genomförande och genomförande av dess rekommendationer samt effektivare användning av kanaler för informationsutbyte. Transport- och kommunikationsverket utför tester som hör till marknadskontrollen i samarbete med Tullen. Den budget som reserveras för utförandet av marknadskontrollen kan enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning variera stort mellan 100 000 och 30 000 000 euro beroende på vilka objekt som testas. Enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ska Finland utföra minst fem provningar per år. Kostnaderna för provningarna beror på den fordonskategori som provas och på om överensstämmelsen med kraven testas i fråga om hela fordonet eller endast i fråga om vissa av dess delsystem. Det föreslås dock ingen ökning av Transport- och kommunikationsverkets resurser för verksamheten.

Utöver de nya skyldigheter som följer av EU-förordningen ska Transport- och kommunikationsverket enligt vad som föreslås ha befogenhet att påföra påföljdsavgift. Enligt en bedömning som grundar sig på erfarenheterna från Transport- och kommunikationsverkets marknadskontroll har påförandet av påföljdsavgift inga betydande ekonomiska konsekvenser eller konsekvenser för personalen, eftersom antalet påföljdsavgifter sannolikt kommer att vara högst ca 10 på årsnivå.

Propositionen har inga konsekvenser för antalet anställda vid Transport- och kommunikationsverket. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning kommer personaleffekten av de nya skyldigheterna i fråga om marknadskontroll att vara ca 6 årsverken. Det ökade antalet uppgifter inom marknadskontrollen sköts dock genom interna omorganiseringar vid Transport- och kommunikationsverket. Verkställandet av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem medför dessutom interna ändringar i informationssystemen vid Transport- och kommunikationsverket. Personalen behöver också utbildas i att sköta de nya processerna.

Domstolarna

Förvaltningsdomstolarna ska behandla besvär över beslut om påföljdsavgifter efter omprövningsförfarandet. Denna uppgift har mycket ringa konsekvenser, eftersom det enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning kommer att påföras högst ca 10 påföljdsavgifter per år och det antas att ändring inte söks i alla dessa.

Rättsregistercentralen

Rättsregistercentralen ska svara för verkställigheten av den föreslagna påföljdsavgiften. Enligt en uppskattning av Rättsregistercentralen uppgår kostnaderna för arbetet med att uppdatera datasystemen till ca 75 000 euro. För att reformen ska träda i kraft krävs i detta avseende att datasystemen och resurserna tryggas vid ämbetsverket.

4.3 De viktigaste förslagen

4.4 De huvudsakliga konsekvenserna

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Fordon i slutserier

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ger medlemsstaterna möjlighet att tillåta ibruktagande av fordon i slutserier inom ramen för vissa kvoter. Kvoterna gäller sådana bilar och bilsläpvnagnar som är nya, oregistrerade fordon i lager och som inte kan registreras, säljas eller tas i bruk på grund av att nya tekniska krav som de inte har visats uppfylla har trätt i kraft. Dessa fordon kallas fordon i slutserier. Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem möjliggör både en kvantitativ och en tidsbegränsad kvot av vilka medlemsstaten kan välja endera och inom ramen för vilken man i medlemsstaten kan registrera, tillhandahålla på marknaden eller ta i bruk sådana fordon. Enligt vad som föreslås ska den kvantitativa kvoten tillämpas i fråga om fordon i slutserier på samma sätt som för närvarande.

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem möjliggör också en tidsbegränsad kvot. Enligt den kan undantag beviljas för fordon som har beviljats ett intyg över överensstämmelse som är giltigt i minst tre månader och som har upphört att gälla när rättsakten träder i kraft. Den tidsbegränsade kvoten gäller således i praktiken sådana fordon som har tillverkats under de tre föregående månaderna, men i fråga om vilka det efter att de färdigställts har trätt i kraft nya bestämmelser om fordonen. Enligt propositionen är den kvantitativa kvoten bättre motiverad eftersom Transport- och kommunikationsverket inte på ett tillförlitligt sätt kan övervaka iakttagandet av den tidsbegränsade kvoten. I intyget över överensstämmelse behöver inte antecknas fordonets tillverkningsdatum, utan i intyget antecknas i allmänhet det datum när intyget skrivits ut. Iakttagandet av den tidsbegränsade kvoten kan således inte övervakas med tillräcklig säkerhet. Av dessa orsaker kan inte heller en kombination av en kvantitativ och en tidsbegränsad kvot anses motiverad.

5.2 Påföljdsbestämmelser

Artikel 84 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem förpliktar medlemsstaterna att fastställa regler om sanktioner för ekonomiska aktörers och tekniska tjänsters överträdelser av

den förordningen. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. I propositionen ingår därför en bestämmelse om en ny påföljdsavgift.

Ett alternativ till påföljdsavgiften är att de grundläggande utgångspunkterna för påföljderna bevaras oförändrade, dvs. att alla de gärningsbeskrivningar som EU-lagstiftningen förutsätter inkluderas i bestämmelsen om fordonsförseelse och att bötesstraffet bibehålls oförändrat. Bestämmelser om påföljderna för vissa gärningar och försummelser som EU-lagstiftningen förutsätter finns redan i 96 § i den gällande fordonslagen, med stöd av vilken de kan bli straffbara som fordonsförseelser.

Bötesstraff kan dock inte anses vara en ändamålsenlig påföljd eftersom de aktörer som gör sig skyldiga till sådana överträdelser som avses i artikel 84 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem uttryckligen är ekonomiska aktörer, såsom tillverkare, tillverkarens representanter, importörer och distributörer samt tekniska tjänster. Fysiska personer, som det är möjligt att påföra bötesstraff för, är inte de som främst gör sig skyldiga till förseelser.

Med anledning av det som anförts ovan är det motiverat att föreskriva om en ny påföljdsavgift

5.3 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.4 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater

6 Remissvar

Remissinstanserna hade allmänt taget inget att invända mot propositionens huvudsakliga förslag. De ändringar som föreslogs i yttrandena var huvudsakligen lagtekniska och gällde detaljer.

De innehållsmässigt mest betydande iakttagelserna i yttrandena gällde följande teman:

Påföljdsavgiftens storlek

Remissinstanserna var positiva till den föreslagna påföljdsavgiften. Det framfördes dock vissa anmärkningar om påföljdsavgiftens storlek.

Åklagarmyndigheten ansåg att man vid den fortsatta beredningen bör sträva efter att säkerställa att påföljdsavgiftens storlek uppfyller kraven på att vara effektiv och avskräckande med beaktande av den ekonomiska ställningen för de aktörer som är föremål för tillsynen och arten av de möjliga förseelserna.

Justitieministeriet konstaterade att man i bestämmelserna om påföljdsavgiftens storlek bör beakta situationer där påföljdsavgiften påförs en fysisk person som är godkänd sakkunnig.

Privata Besiktningstilläggens Förbund rf ansåg att den föreslagna påföljdsregleringen i fråga om avgiftens storlek är liten jämfört med sanktioner som tillämpas i andra stater.

Påföljdsavgiftens tillämpningsområde

Inrikesministeriet föreslog att det i fordonslagen bör föreskrivas om betydande administrativa sanktioner som kan påföras fordonsinnehavare eller fordonsägare, om det i fordonen har monterats anordningar som inverkar på funktionen hos färdskrivare eller utsläppsbegränsande sy-

stem. Den föreslagna påföljdsavgiften bör påföras endast ekonomiska aktörer (fordonstillverkare, tillverkarens representanter, importörer, distributörer), och är därför inte tillräcklig med tanke på detta.

Även Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry påtalade att man i bestämmelserna om påföljdsavgift inte har beaktat en situation där en konsument eller ett företag som använder fordonet låter göra en programvaruuppdatering eller en utsläppsmanipulation i fordonet. Dessa görs efter tidpunkten för ibruktagandet av fordonet av en tredje part, som inte direkt uppfyller definitionen av ekonomisk aktör (tillverkare, tillverkarens representant, importör eller distributör).

Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry föreslog att bestämmelserna om påföljdsavgift ändras så att avgifter vid behov bör kunna påföras också dessa parter och för åtgärder som vidtas efter den första registreringen. Exempelvis bör den som på marknaden släpper ut ett system för utsläppsmanipulation eller en ändring i programvaran som passerar utsläppsminskningens anordningar betraktas som ekonomisk aktör.

Dessutom var Polisinrättningen i Västra Nyland positivt inställd till en utvidgning av tillämpningsområdet för påföljdsavgiften så att den också ska kunna påföras dem som bedriver lastbils- och busstrafik.

Bestämmelser om utsläppsmanipulationer

Inrikesministeriet föreslog i sitt yttrande att fordonslagen ska innehålla förbud mot anordningar som kringgår funktionen av utsläppsbegränsande system och mot manipulering av sådana system, eftersom man med hjälp av olika anordningar strävar efter att kringgå bestämmelserna om utsläppsbegränsande system för att uppnå ekonomisk nytta. Det föreslogs också att det i fordonslagen föreskrivs om betydande administrativa sanktioner som kan påföras fordonsinnehavare eller fordonsägare, om det i fordonen har monterats anordningar som inverkar på funktionen hos utsläppsbegränsande system. Användningen av ett sådant fordon ska kunna förhindras omedelbart, t.ex. genom däcklås, avlägsnande av registreringsskyltarna eller på något annat sätt. Likaså bör det vara möjligt att kräva att en godtagbar säkerhet ställs innan ett användningshinder undanröjs.

Bestämmelserna om taxametrar

Bestämmelserna om taxametrar kommenterades av arbets- och näringsministeriet, Säkerhets- och kemikalieverket och Suomen Taksiliitto ry. De gällande bestämmelserna om taxametrar ansågs enhälligt strida mot EU:s direktiv om mätinstrument (2014/32/EU).

Arbets- och näringsministeriet föreslog att bestämmelsen om taxametrar ses över vid den fortsatta beredningen och att en så teknikneutral lösning som möjligt utvecklas som uppfyller de krav som ställs i EU:s reglering om mätinstrument, men som inte hindrar eller i onödan försvårar användningen av applikationsbaserade metoder inom taxitrafiken.

Säkerhets- och kemikalieverket föreslog att om resans pris baserar sig på mätning av resans längd eller tid, ska det fordon som används för tillståndspliktig persontrafik alltid vara utrustat med en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011).

Bestämmelser om besiktning

Transport- och kommunikationsverket påtalade i sitt yttrande att det i besiktningslagstiftningen finns viktiga områden som det inte finns någon reglering om. Verket föreslog att bestämmelserna om besiktning i fordonslagen ses över som ett separat lagstiftningsprojekt vid en senare tidpunkt.

Propositionens grundlagsenlighet

Justitieministeriet lyfte fram ett flertal författnings-, förvaltnings- och straffrättsliga iakttagelser om propositionen och även iakttagelser om lagtekniska frågor.

Justitieministeriet tog särskilt fasta på bemyndigandena att utfärda förordning, som ställvis var alltför allmänna och som bemyndigade till att genom förordning utfärda bestämmelser om sådana frågor som enligt grundlagen ska regleras genom lag.

Justitieministeriet konstaterade också att straffbestämmelserna bör ändras så att de motsvarar den straffrättsliga legalitetsprincipen. De gärningsbeskrivningar som ingår i fordonsförseelse och de i fordonslagen ålagda skyldigheterna för olika aktörer bör preciseras så att de är tillräckligt noggrant avgränsade och exakta. Av bestämmelserna ska det tydligt framgå både den skyldighet som det är straffbart att bryta mot och vem skyldigheten gäller.

Beaktande av remissyttrandena

Med anledning av remissyttrandena har det i propositionen gjorts sådana tekniska korrigeringar som inte har några betydande konsekvenser och som behövs för att rätta till de fel och brister som ingick i utkastet.

Till paragrafen om påförande av påföljdsavgift har fogats en bestämmelse om storleken på den påföljdsavgift som påförs fysiska personer. Detta är motiverat eftersom såväl juridiska som fysiska personer kan utses till godkänd sakkunnig, även om alla godkända sakkunniga hittills har varit juridiska personer.

De bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter samt de straffbestämmelser som ingår i förslaget till fordonslag har preciserats i enlighet med de iakttagelser som framförts i justitieministeriets yttrande. Största delen av de nuvarande bestämmelserna på förordningsnivå har tagits in i fordonslagen, eftersom det är fråga om frågor som hör till området för lagstiftningen. Bemyndigandena har preciserats och till fordonslagen har fogats tillräckliga grundläggande bestämmelser om alla bemyndiganden att utfärda förordningar och meddela föreskrifter. Till bestämmelsen om fordonsförseelse har fogats en hänvisning till 12 § för att förtydliga vem skyldigheterna gäller. Även de enskilda gärningsbeskrivningarna har avgränsats noggrannare på det sätt som justitieministeriet förutsätter. Även justitieministeriets övriga synpunkter på lagtekniska omständigheter och de omständigheter som hänför sig till propositionens grundlagsenlighet har beaktats.

Dessutom har bestämmelserna om taxameter strukits ur förslaget till fordonslag. Arbets- och näringsministeriet, Säkerhets- och kemikalieverket och Finlands Taxiförbund ansåg i sina utlåtanden att den gällande lagstiftningen om taxameter strider mot EU-rätten. Vid den fortsatta beredningen av propositionen har det således ansetts vara onödigt att förtydliga bestämmelserna om taxameter. Kommunikationsministeriet har samtidigt redan berett ändringar i bestämmelserna om taxameter i samband med det övriga beredningsarbetet i anslutning till bestämmelserna om taxi (regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, 155 och 171 § i vägtrafiklagen samt fordonslagen, korrigering av den s.k.

taxilagstiftningen). Vid den fortsatta beredningen av den aktuella propositionen har man således kommit fram till att det inte är ändamålsenligt att i den föreslagna nya fordonslagen ta in sådana bestämmelser om taxameter vars förhållande till EU-rätten är oklart.

I förslaget till fordonslag föreslås att bestämmelserna om taxameter samt andra instrument och system i 25 § 2 mom. och 27 a § 1 mom. 8 punkten i den gällande fordonslagen förblir i kraft till den 1 juni 2021. Avsikten är att den reviderade taxameterregleringen ska träda i kraft den 1 juni 2021. Bestämmelsen har beretts vid kommunikationsministeriet som en del av den proposition som gäller reformen av taxilagstiftningen. I den propositionen föreslås det att de gällande bestämmelserna om taxameter ändras och tas in i 15 a och 152 § i lagen om transportservice i stället för i fordonslagen.

Avsikten med propositionen om en reform av taxilagstiftningen är att förtydliga förhållandet mellan bestämmelserna om taxameter och EU-rätten på basis av kommissionens anmärkningar. I den propositionen preciseras bestämmelserna om taxameter i syfte att undanröja den osäkerhet i fråga om tillämpningen som hänför sig till EU-lagstiftningen.

Det är inte ändamålsenligt att ta in ett motsvarande förslag till ändring av bestämmelserna om taxameter i denna proposition, eftersom avsikten är att det ska träda i kraft först den 1 juni 2021 på grund av att aktörerna inom branschen behöver en övergångsperiod för tillämpningen av den nya regleringen och Transport- och kommunikationsverket ska meddela närmare föreskrifter om bestämmelserna om taxameter. Dessutom har bestämmelserna om taxameter ansetts vara sakligt tillämpliga på lagen om transportservice, i vilken de viktigaste bestämmelserna om taxitrafik ingår. Därför föreslås det i propositionen att den gällande fordonslagens bestämmelser om taxameter ska gälla till den 1 juni 2021.

Inga andra ändringar som föreslogs i yttrandena har gjorts, eftersom genomförandet av dem förutsätter en längre tid för fortsatt beredning och grundligare konsekvensbedömningar än vad tidtabellen för genomförandet av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem möjliggör.

7 Specialmotivering

Fordonslagen

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Tillämpningsområde. I 1 mom. föreskrivs det på motsvarande sätt som för närvarande att lagen gäller klassificering, konstruktion, manöverorgan, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar, utrustning och miljöegenskaper hos fordon och fordonskombinationer som används på vägar som avses i vägtrafiklagen (729/2018) och på andra platser, dvs. överallt. Lagen gäller också fordonens och fordonskombinationernas godkännande för trafik, registrering samt tillsyn över trafikdugligheten hos fordonen, alltså periodiska och övriga besiktningar som utförs i syfte att kontrollera fordons skick och registeruppgifter samt ändra dessa. Jämfört med den gällande fordonslagen utvidgas tillämpningsområdet till att även omfatta fordonskombinationer. En ändring av tillämpningsområdet påverkar emellertid inte det nuvarande rättsläget, eftersom det redan i den gällande fordonslagen finns bestämmelser om fordonskombinationer.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska lagen även gälla tekniska vägkontroller. Bestämmelser om tekniska vägkontroller föreslås i 7 kap. i fordonslagen.

I 3 mom. föreskrivs det att lagen gäller import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse av nya snöskotrar och nya tunga snöskotrar samt av nya fordon avsedda för vägtrafik samt av system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning. En förutsättning för att lagen ska tillämpas på system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning är att det föreskrivs om deras tekniska egenskaper eller godkännandemärkningar i lagen eller med stöd av den.

Enligt det föreslagna 4 mom. tillämpas lagen på installation och reparation av snöskotrar och tunga snöskotrar samt av fordon avsedda för vägtrafik samt av system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning. En förutsättning för att lagen ska tillämpas på system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning är att det föreskrivs om deras tekniska egenskaper eller godkännandemärkningar i lagen eller med stöd av den. I den ändring (1304/2018) av fordonslagen som gällde tunga snöskotrar blev behövliga tillägg om tunga snöskotrar ogjorda i vissa av fordonslagens paragrafer. Det föreslås därför att lagens tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta nya tunga snöskotrar.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det om begränsningar i lagens tillämpningsområde. Enligt momentet ska på fordon som används uteslutande på områden som stängts av från allmän trafik tillämpas endast bestämmelserna om allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §, om ansvar för fordon skick, registrering och besiktning i 12 § till den del som gäller ansvaret, om skyldighet att reparera och återkalla fordon i 178 §, om påföljder i 10 kap., om föreläggande om körförbud i 198 § och om föreläggande om kontrollbesiktning i 200 §. I momentet avsedda områden som är avstängda från allmän trafik och som spärras av med stängsel, bommar, kedjor eller motsvarande är t.ex. vissa arbetsplatser samt fabriks-, hamn- och lagerområden liksom stängda banor för tävlingskörning och specialsträckor för rallyn samt andra motsvarande områden.

Enligt vad som föreslås i 6 mom. ska lagen inte tillämpas på sådana förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots, som har elmotorer med en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen. Lagen ska inte heller tillämpas på sådana förflyttningshjälpmedel, sparkstöttingar, lekfordon eller motsvarande anordningar som inte har motor. Jämfört med den gällande bestämmelsen ändras momentet så att det är mer teknikneutralt, vilket betyder att förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots kan ha flera elmotorer förutsatt att deras sammanlagda kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 1,00 kilowatt. Märkeffekten får som högst vara exakt 1,00 kilowatt, och inte t.ex. 1,49 kilowatt, vilket enligt normala avrundningsregler kan avrundas till en kilowatt. Med sådana i momentet avsedda förflyttningshjälpmedel avses t.ex. balansskotrar och andra motsvarande lätta forskaffningsmedel med elmotor.

Enligt det föreslagna 7 mom. ska lagen inte gälla EU-typgodkännande, enskilt EU-fordonsgodkännande, nationellt typgodkännande av små serier eller enskilt godkännande, om inte något annat föreskrivs. Bestämmelserna om godkännande i lagen gäller således i regel endast nationellt godkännande och E-typgodkännande. De bestämmelser om godkännande som inte omfattas av lagens tillämpningsområde finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

2 §. Definitioner. Enligt 1 mom. 1 punkten avses med fordon en anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor. Sådana fordon som avses i bestämmelsen är t.ex. motordrivna fordon, släpvagnar, släpanordningar och cyklar.

Enligt 2 punkten avses med ackrediteringsorgan ett nationellt ackrediteringsorgan som omfattas av ackrediteringsorganens avtal om ömsesidigt erkännande.

Enligt 3 *punkten* avses med ramförordningen om bilar och släpfordon till dem Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG. I ramförordningen om bilar och släpfordon till dem föreskrivs det om godkännande och marknadskontroll av fordon i kategorierna M, N och O.

Enligt 4 *punkten* avses med CE-märkning märkning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.

I 5 *punkten* definieras förhandsanmälan. En förhandsanmälan gäller uppgifter som lämnas om ett nytt eller icke färdigbyggt fordon till Transport- och kommunikationsverket före den första registreringen.

I 6 *punkten* definieras förhandsanmälningsintyg. Ett förhandsanmälningsintyg är ett intyg över att fordonet har förhandsanmälts.

I 7 *punkten* definieras tidpunkten för det första ibruktagandet. Dagen för ibruktagandet av fordonet har betydelse särskilt vid bedömningen av vilka tekniska krav som tillämpas på fordonet. Med datumet för fordonets faktiska ibruktagande avses exempelvis datumet för en av Skatteförvaltningen eller Tullen bestyrkt anmälan om ibruktagande.

Enligt 8 *punkten* avses med första registrering den åtgärd då identifieringsuppgifter om ett fordon och uppgifter om ägande, innehav, den som ansvarar för användningen av bilen, trafikförsäkring och användningsändamål första gången antecknas i registret i Finland. Första registrering kan i Finland göras endast en gång.

Med en i 9 *punkten* avsedd separat teknisk enhet avses t.ex. underkörningsskydd, skyddshjälm eller skyddsanordning för barn.

I 10 *punkten* definieras EES-stat. Till EES-staterna hör Europeiska unionens medlemsstater samt de övriga avtalslutande staterna för avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet alltså Norge, Island och Liechtenstein.

Enligt 11 *punkten* avses med E-typgodkännande typgodkännanden enligt de reglementen (*E-reglementet*) som bifogats överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976) (*Genèveöverenskommelsen*).

Enligt 12 *punkten* avses med EU-typgodkännande ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga kraven för EU-typgodkännande.

Enligt 13 *punkten* avses med enskilt EU-fordonsgodkännande ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en enskild bil eller dess släpvagn uppfyller de tillämpliga kraven för enskilt EU-fordonsgodkännande.

Enligt 14 *punkten* avses med EG-typgodkännande ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, del eller separat teknisk enhet uppfyller kra-

ven i ramdirektivet och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller XI till det. EG-typgodkännandena grundar sig på reglering som upphävts med stöd av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Enligt 15 punkten avses med innehavare en fysisk eller juridisk person till vilken den huvudsakliga användningen av fordonet har överförs eller till vilken fordonet har överlåtits för mer än 30 dagar med stöd av ett avtal och som inte är fordonets ägare.

Enligt 16 punkten avses med släpfordon ett fordon som kopplas till ett annat fordon och som inte primärt är avsett att vara självgående utan dragfordon.

Enligt 17 punkten avses med släpanordning en bilsläpvagn eller ett släpfordon som är avsett att kopplas till ett annat motordrivet fordon än en bil eller dess släpvagn och som inte är avsedda för person- eller godstransport eller turism.

I 18 punkten föreslås en definition av efterkontroll. En efterkontroll är en besiktning av ett fordon som underkänts vid besiktning. En efterkontroll ska betraktas som en del av besiktningen.

Enligt 19 punkten avses med system sådan apparatur i ett fordon som utgör en väsentlig del av fordonet och som i allmänhet inte kan lösgöras i separata komponenter. Med system avses exempelvis bromssystem, avgasreningssystem eller inredningsdetaljer.

I 20 punkten definieras nationellt typgodkännande till att gälla ett typgodkännande som är giltigt endast i Finland. Nationellt typgodkännande tillämpas på de fordonskategorier som inte omfattas av tillämpningsområdet för EU-förordningarna. Nationellt typgodkännande gäller således t.ex. snöskotrar och motorredskap. Även dubbdäck omfattas av bestämmelserna om nationellt typgodkännande. Till skillnad från de gällande bestämmelserna ska det nationella typgodkännandet av små serier inte ingå i det nationella typgodkännandet utan det ska utgöra ett eget slag av typgodkännande.

I 21 punkten definieras nationellt typgodkännande av små serier som ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en fordonstyp som tillverkas i små serier och för vilken det antal fordon som tillverkas inte överskrider de årliga antalsgränserna uppfyller de tillämpliga kraven för nationellt typgodkännande av små serier. Bestämmelser om nationellt typgodkännande av små serier finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Med en i 22 punkten definierad komponent avses en anordning som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som kan lösgöras eller installeras i fordonet och får typgodkännas separat. En kombination av däck och dubbar ska betraktas som en komponent.

Enligt 23 punkten avses med kopplingsbesiktning en kontroll som utförs för godkännande av koppling mellan ett dragfordon och ett eller flera släpfordon.

Enligt 24 punkten avses med ramförordningen om fordon i kategori L Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. I ramförordningen om fordon i kategori L finns bestämmelser om godkännande och marknadskontroll av fordon i kategori L.

Enligt 25 punkten ska med anmälan om överlåtelse avses en registreringsanmälan som fordonets tidigare ägare eller fordonets senaste ägare enligt anmälan om överlåtelse gör i en situation där äganderätten till fordonet har överförts till den nya ägaren. Med ägare avses även den som till

vilken överlåtelsen görs. I anmälan om överlåtelse anges köparens personbeteckning eller FO-nummer eller namn och adress samt överlåtelsedatum.

Enligt 26 *punkten* ska med etappvist typgodkännande avses ett förfarande genom vilket en eller flera godkännandemyndigheter intygar att en icke färdigbyggd eller en etappvis färdigbyggd fordonstyp, enligt tillverkningsstadiet, uppfyller de tillämpliga bestämmelserna och kraven.

Med i 27 *punkten* definierade motordrivna fordon avses bilar, motorcyklar, mopeder, tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L, traktorer, motorredskap och terrängfordon. Motordrivna fordon är fordon som drivs med maskinkraft.

I 28 *punkten* definieras ändringsbesiktning som avser kontroll som utförs för att ändringar av ett fordon ska kunna godkännas och för att de uppgifter som antecknats om fordonet i registret ska kunna ändras eller kompletteras.

Enligt 29 *punkten* avses med ändringsregistrering anteckning i registret av förändringar av de uppgifter som införts i registret vid den första registreringen.

Enligt 30 *punkten* avses med periodisk besiktning en föreskriven regelbunden kontroll av ett registrerat fordon skick under den tid fordonet används och av de uppgifter som antecknats om fordonet i registret.

Enligt 31 *punkten* avses med utsedd teknisk tjänst en inrättning som den finländska godkännandemyndigheten, dvs. Transport- och kommunikationsverket, utsett till teknisk tjänst och som anmälts till Europeiska kommissionen eller Förenta nationernas generalsekretariat.

Enligt 32 *punkten* avses med del sådana varor som används för montering, reparation och underhåll av ett fordon samt reservdelar.

Enligt 33 *punkten* avses med registreringsanmälan en anmälan om uppgifter om första registrering, ändringsregistrering eller användning i trafik till den som utför registreringar.

I 34 *punkten* definieras registreringsskylt som en skylt som fästs på fordonet och anger fordonets registreringstecken. Definitionen motsvarar den definition som anges i 2 § 1 mom. 14 punkten i statsrådets förordning om registrering av fordon (893/2007).

Enligt 35 *punkten* avses med registreringstecken en av den som utför registreringar given bokstavs- och sifferserie som identifierar fordonet. Definitionen motsvarar den definition som anges i 2 § 1 mom. 13 punkten i statsrådets förordning om registrering av fordon.

Enligt 36 *punkten* avses med register det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017). I trafik- och transportregistret införs bl.a. uppgifter om fordon.

I 37 *punkten* föreslås en definition av den som utför registreringar. Enligt punkten är den som utför registreringar antingen Transport- och kommunikationsverket eller en i V avd. 4 kap. i lagen om transportservice avsedd tjänsteleverantör som bistår i registreringsuppgifter.

Enligt 38 *punkten* avses med registreringsbesiktning en kontroll som utförs för att klassificera och registrera ett enskilt fordon och för att konstatera dess överensstämmelse med kraven. Vid registreringsbesiktning kontrolleras de uppgifter om fordonet som behövs för registreringen och att fordonet till sitt skick är säkert samt till sin konstruktion, sina mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna.

Enligt 39 *punkten* avses med registreringsintyg ett dokument om första registrering, ändringsregistrering, avställning och påställning som utfärdats av den som utför registreringar och som intygar att fordonet är registrerat.

Enligt 40 *punkten* avses med kombination av däck och dubbar sådana dubbdäck som är nationellt typgodkända.

Enligt 41 *punkten* avses med förflyttningsmärke ett märke som anger registreringstecken och som ska fästas på fordonet.

Enligt 42 *punkten* avses med avtalsregistrerare en i lagen om transportservice avsedd tjänsteleverantör till vilken Transport- och kommunikationsverket har överfört assisterande uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet.

I 43 *punkten* definieras militärfordon. Enligt definitionen avses med militärfordon ett fordon som innehas av Försvarsmakten eller ett fordon som särskilt är avsett eller utrustat för Försvarsmakten. Innehavet behöver inte vara permanent, utan det kan också vara fråga om ett fordon som hyrs av Försvarsmakten. Med särskilt användningssyfte eller utrustning avses att fordonet är utrustat t.ex. med militära maktmedel eller att fordonet t.ex. annars är avsett allmänt för beväpnade styrkor och således inte kan skaffas för civilt bruk.

I definitionen hänvisas det också till fordon som ägs eller används av en annan stats väpnade styrkor. Med detta avses situationer där en annan stats väpnade styrkors ovan avsedda fordon används på finskt territorium. Det kan t.ex. vara fråga om militär övningsverksamhet, Försvarsmaktens forsknings- och utvecklingsverksamhet, annat bilateralt eller multilateralt samarbete eller internationellt bistånd. För att militärfordon från en annan stats väpnade styrkor ska få överskrida gränsen till finskt territorium och uppehålla sig i landet krävs alltid tillstånd enligt territorialövervakningslagen (755/2000). Det är nödvändigt att utvidga definitionen av militärfordon till att omfatta även militärfordon från en annan stat, eftersom det på basis av den gällande lagstiftningen inte är klart vilka tekniska krav som gäller för dessa fordon och i vilket förfarande de godkänns.

Enligt 44 *punkten* avses med ekonomisk aktör tillverkaren, tillverkarens representant, importören eller distributören av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning. Bestämmelser om definitionerna av ekonomiska aktörer finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Enligt 45 *punkten* avses med ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon. I ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem föreskrivs det bl.a. om godkännande och marknadskontroll av fordon i kategorierna T, C, R och S.

Enligt 46 *punkten* avses med teknisk vägkontroll på väg eller på andra platser förrättad kontroll av ett fordons skick och av de uppgifter om fordonet som antecknats i registret.

Enligt 47 *punkten* avses med typ fordon (*fordonstyp*), system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som är likadana i fråga om väsentliga delar.

Enligt 48 punkten avses med typgodkännande ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent, separat teknisk enhet, del eller utrustning uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven. Typgodkännande gäller nya fordon.

Enligt 49 punkten avses med tillverkarens representant den som tillverkaren av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning befullmäktigat att företräda tillverkaren inför godkännandemyndigheten eller marknadskontrollmyndigheten och handla för tillverkarens räkning i frågor som gäller typgodkännande eller enskilt godkännande.

Enligt 50 punkten avses med kontrollbesiktning en sådan besiktning som föreläggs av en myndighet på grund av fel och brister i fordonet.

Enligt 51 punkten avses med variant fordon av samma typ som i fråga om vissa delar är likadana.

Enligt 52 punkten ska certifikatet avse en identifieringskod som Transport- och kommunikationsverket beviljar fordonets förhandsanmälare eller den i registret antecknade ägaren och som visar äganderätten till fordonet.

Sådan utrustning som avses i 53 punkten omfattar alla andra varor än delar som kan läggas till eller installeras på ett fordon. Med utrustning avses exempelvis dubbar till fordons däck.

Enligt 54 punkten avses med version fordon av samma typ och variant som i fråga om vissa delar är likadana.

I 55 punkten finns definitionen av enskilt godkännande. Med enskilt godkännande ska enligt bestämmelsen avses ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en enskild bil eller dess släpvagn uppfyller de tillämpliga nationella bestämmelserna och kraven.

3 §. Allmänna säkerhetskrav för fordon och fordonskombinationer. Paragrafen motsvarar i huvudsak 4 § i den gällande fordonslagen. Enligt vad som föreslås ska bestämmelsen enligt 1 § tillämpas i fråga om både fordon och fordonskombinationer. Därför föreslås i paragrafen tas in ordet fordonskombination.

I 1 mom. föreskrivs det om fordons och fordonskombinationers konstruktion, utrustning, skick och övriga egenskaper. Den första meningen i momentet innebär i praktiken att säkerheten tryggas för de personer som befinner sig inne i ett fordon, den andra meningen att fordonet inte medför onödigt fara. Den första meningen inbegriper också ett krav på att fordonet ska vara lämpat för trafik. Med detta avses bl.a. att fordonets fönster inte får vara täckta av snö eller is och att fordonet inte får vara lastat så att det stör föraren.

I 2 mom. föreskrivs det om fordons och fordonskombinationers manövrerbarhet och manöveranordningar. Med kravet på att manöverorgan, mätare och kontrollampor inte får skilja sig från motsvarande system i fordon i samma kategori så mycket att det orsakar olägenhet eller fara avses bl.a. följande: 1) att pedalerna i en bil ska finnas i en viss sedvanlig ordning, 2) att broms- och kopplingspedalen på motorcyklar ska finnas på de sidor man vant sig vid i Finland och Europa, och 3) att spakar och pedaler i vissa motorredskap fungerar enhetligt.

4 §. Skyldighet att avhjälpa brister och fel. Paragrafen motsvarar 5 § i den gällande fordonslagen. I bestämmelsen ingår ett förbud mot att i trafik använda ett fordon, om sådana brister eller fel upptäcks i dess konstruktion eller utrustning som påverkar säkerheten eller miljöegenskaperna. En begränsning som gäller säkerheten och miljöegenskaperna innebär i praktiken att ett

fordon får köras trots att t.ex. dess sätesvärmare är sönder. Förbudet ska dock inte gälla under färden konstaterade brister eller fel som med hänsyn till förhållandena kan anses ringa och som har uppstått under färden, om de inte omedelbart har kunnat observeras och avhjälpas av föraren eller inte utan betydande olägenhet kan avhjälpas under färden.

5 §. Användning i trafik av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning. Paragrafen motsvarar den första meningen i 6 § 1 mom. i den gällande fordonslagen. Paragrafen innehåller ett grundläggande krav på att ett motordrivet fordon och ett släpfordon som kopplas till det eller dess släpvagn inte får användas i trafik, om fordonet inte har godkänts för trafik på behörigt sätt. Enligt bestämmelsen förutsätter användningsrätten att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen har godkänts. Uttrycket ”på behörigt sätt” innebär att vad som i respektive fall är godkännande på behörigt sätt föreskrivs i detalj nedan. Vidare avser det möjligheten att låta bli att kräva särskilt godkännande för sådana fordonskategorier i fråga om vilka något godkännande inte förutsätts därför att de har en låg hastighet eller används i ringa utsträckning i vägtrafik.

6 §. Försäljning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning. Paragrafen motsvarar 6 § 2 mom. och 79 § 2 mom. i den gällande fordonslagen. Enligt det föreslagna 1 mom. ska sådana fordon som strider mot bestämmelser och föreskrifter och som inte försetts med godkännandemärkning eller med CE-märkning inte som nya för användning i vägtrafik få importeras till landet i försäljningssyfte eller tillverkas för försäljning i Finland. Detsamma gäller snöskotrar och tunga snöskotrar avsedda för terrängtrafik. Ett sådant fordon får enligt paragrafen inte heller saluföras, säljas eller annars överlåtas.

Det föreslagna 2 mom. omfattar förbud mot både nya och begagnade system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som är avsedda för vägtrafik eller terrängtrafik och som importeras till Finland och tillverkas för försäljning i Finland. Ett sådant system, en sådan komponent, en sådan separat teknisk enhet, en sådan del eller sådan utrustning får inte heller saluföras eller säljas eller annars överlåtas, om de inte uppfyller vad som föreskrivs i fordonslagen och i med stöd av den utfärdade bestämmelser eller om de inte försetts med godkännandemärkning enligt dessa bestämmelser eller med CE-märkning, om sådan förutsätts i bestämmelserna.

Enligt 3 mom. gäller förbudet mot tillverkning, import och handel inte sådana fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och delar eller sådan utrustning, vilka på grund av slitage eller av någon annan orsak är odugliga för det ursprungliga ändamålet, om detta anges synligt genom en i 206 § avsedd beskrivning eller om det annars klart framgår att ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning säljs som skrot eller för något annat ändamål än för att som sådana användas i trafik.

7 §. Ändring, konstruktion och reparation av fordon. Paragrafen motsvarar i huvudsak 7 § i den gällande fordonslagen. I 1 mom. föreslås i enlighet med nuvarande praxis och rättsläge en allmän bestämmelse enligt vilken konstruktionen hos ett fordon som används i trafik inte får ändras så att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Således får även nyare krav än detta uppfyllas. Fordonsägaren vill vanligen tillämpa nyare krav närmast i fall där den nyare bestämmelsen är mindre strikt än den tidigare eller tekniskt ändamålsenligare. Från fordonet får dock inte avlägsnas någon del som ursprungligen hörde till det och som rör säkerhet eller miljöegenskaper eller som avsevärt försvagar dess delars funktionsförmåga. I fordonet får installeras sådana tilläggsanordningar som dess specialanvändning kräver, bara de motsvarar nivån på de ursprungliga säkerhetskraven på fordonet eller inte står i strid med dessa krav. Sådana tilläggsanordningar kan vara åtminstone

tilläggsanordningar som anknyter till fordonets användningssyfte eller egenskaper hos användaren av fordonet, såsom anordningar som behövs vid fastighetsskötsel eller som används av personer med rörelsehinder. Således kan ett fordon ändras så att det antingen helt eller delvis uppfyller nyare krav än de som gällde vid tidpunkten för ibruktagandet. Fordonets ålder och naturliga slitage ska dock beaktas i kraven och påvisandet av överensstämmelse med kraven. Fordonet behöver inte motsvara ett nytt, men naturligt slitage godkänns endast till en viss gräns. Då kan risken för exempelvis miljön bedömas ha överskridits, så att reparationsskyldigheten är motiverad. Funktionsförmågan hos exempelvis ett avgasrör eller en katalysator kan försämrats, dvs. förändras utan särskilda aktiva åtgärder, t.ex. så att avgassystemets ljuddämpningsegenskaper och reningsegenskaper försämrats. Motsvarande förändring kan ske t.ex. i bromsarna. För detta bör det kunna fastställas gränsvärden över vilka förändringen inte längre är godtagbar. Detta ska särskilt gälla sådana fordon där detta slitage inte följs genom periodisk besiktning. Motsvarande slitage till följd av ålder beaktas även när det gäller reservdelar som installeras i fordonet, varvid även begagnade reservdelar kan användas t.ex. vid reparation av kollisionsskador. Om fordonet ändras så att det påverkar dess utsläpp, t.ex. byte av motor eller av det bränsle som används, ska utöver de utsläppskrav som gällde vid tidpunkten för ibruktagandet av fordonet normalt åldersrelaterat slitage beaktas i de krav som tillämpas.

Förbudet enligt 1 mom. ska tillämpas om inte något annat föreskrivs i fordonslagen. Sådana normer är t.ex. de bestämmelser och föreskrifter om ändring av fordons konstruktion som avses i 2 mom. och genom vilka man får avvika från de krav som gäller för alla fordon.

I det föreslagna 2 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

8 §. Stamfordon, reparerade fordon och hopbyggda fordon. Paragrafen motsvarar 7 a § i den gällande fordonslagen. I paragrafen ska de centrala principerna med tanke på fastställandet av ett fordons identitet samlas. I 1 mom. ska definitionerna av stamfordon och reparerat fordon, som är centrala med tanke på fordonets identitet, fastställas. Stamfordon avser det ursprungliga fordon enligt vilket bl.a. tidpunkten för ibruktagandet av fordonet och de tillämpliga tekniska kraven fastställs och vars identifikationsnummer är antecknat på registreringsintyget. Det finns således alltid över 50 procent av stamfordonet i ett reparerat fordon. I enlighet med detta får fordon där inte längre 50 procent av något individualiserat fordons (stamfordons) delar kan identifieras alltid en ny identitet. Som reparerat fordon betraktas även i fortsättningen ett fordon vars delar har bytts ut till minst 25 procent, men där fordonet fortfarande förblir enligt stamfordonet. Ett reparerat fordon kan vara skadat t.ex. på grund av trafikskada, korrosion eller av någon annan orsak. Ett reparerat fordon ska dock med stöd av 143 § i den föreslagna lagen föras till ändringsbesiktning.

Ett krav om fastställande av fordonets identitet finns i 2 mom. Ett fordon som ändras så att minst 50 procent av dess delar byts ut ska betraktas som ett nytt fordon. Ett sådant fordon kallas för *hopbyggt fordon*.

Det föreslagna 3 mom. innehåller en bestämmelse om de uppgifter som ska antecknas i registret och i registreringsintyget.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

9 §. Utredning om ursprunget av delar i reparerade och byggda fordon. Paragrafen motsvarar i huvudsak 24 a § i statsrådets gällande förordning om godkännande av fordon (1244/2002). Paragrafens ordalydelse förtydligas dock.

En utredning som avses i 1 mom. kan vara t.ex. en faktura, tullklarering eller någon annan motsvarande utredning.

En utredning som avses i 2 mom. kan vara t.ex. registernummer, identifieringsnummer, kvitto, tillverkarens intyg eller någon annan motsvarande utredning.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska vid registreringsbesiktning och enskilt godkännande läggas fram en förteckning över delarna samt behövliga bilagor till den. Förteckningen över delarna ska innehålla de uppgifter som anges i bilagan till statsrådets gällande förordning om fordons konstruktion och utrustning (1270/2014). Förteckningen över delarna kan göras upp på en blankettmall som Transport- och kommunikationsverket publicerar.

10 §. Individuellt tillverkade fordon. Paragrafen motsvarar 15 § 3 mom. i statsrådets gällande förordning om fordons konstruktion och utrustning. Enligt det föreslagna 1 mom. avses med ett individuellt tillverkat fordon ett fordon i kategori L3e, L4e eller L5e i vilket en del av delarna är individuellt tillverkade eller är serietillverkade delar som ändrats avsevärt och i vilket högst 50 procent av delarna härstammar från samma serietillverkade fordonsmodell. Ett individuellt tillverkat fordon är inte ett sådant hopbyggt fordon som avses i 8 §.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar 15 § 4 mom. i statsrådets gällande förordning om godkännande av fordon.

Det föreslagna 3 mom. innehåller en bestämmelse om bestyrkande av identifieringsnummer.

11 §. Registrering och besiktning av fordon. I paragrafen föreslås en allmän bestämmelse om registrering och besiktning. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 8 § i den gällande fordonslagen. Ett motordrivet fordon som används i trafik och ett släpfordon som kopplas till det eller till dess släpfordon ska registreras och besiktas på behörigt sätt. På motsvarande sätt får ett motordrivet fordon och ett släpfordon som kopplas till det eller till dess släpfordon och som inte genomgått första registrering, ändringsregistrering eller besiktning på behörigt sätt inte användas i trafik. Med en första registrering, ändringsregistrering och besiktning som utförs på behörigt sätt avses iakttagandet av bestämmelserna om första registrering, ändringsregistrering, registreringsbesiktning, ändringsbesiktning, kopplingsbesiktning och periodisk besiktning i den föreslagna lagen och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Undantag från registrerings- och besiktningsskyldighet ska kunna föreskrivas i lag eller med stöd av lag. Körförbud gäller automatiskt för fordon som t.ex. inte genomgått periodisk besiktning inom föreskriven tid eller som inte besiktats efter att ha undergått sådana ändringar som förutsätter besiktning.

12 §. Ansvar för fordons skick, registrering och besiktning. Paragrafen motsvarar 9 § i den gällande fordonslagen. I 1 mom. föreskrivs allmänt som i nuläget att ett fordons ägare eller innehavare och föraren ansvarar för att ett fordon som omfattas av registreringsskyldighet och som inte registrerats inte används i trafik. Dessutom ansvarar de för att fordonet är besiktat och trafikdugligt på det sätt som anges i bestämmelser och föreskrifter.

I 2 mom. läggs ansvaret för fordonets trafikduglighet och underhåll på arbetsgivaren, om fordonet framförs av arbetstagare i ägarens eller innehavarens tjänst. Däremot gäller att föraren omedelbart ska underrätta arbetsgivaren om brister som han eller hon observerat i fordonets skick och som han eller hon inte själv kan avhjälpa.

13 §. Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll huvudsakligen 25 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreskrivs det om fordons

konstruktion, manöverorgan och utrustning som ett fordon som används i trafik ska ha för att det ska kunna användas tryggt. Med fordon som används i trafik avses också fordon som redan tagits i bruk.

I 1 mom. föreskrivs det att ett fordon som används i trafik ska uppfylla de krav som gällde vid tidpunkten för det första ibrucktagandet av fordonet eller därefter, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

I 2 mom. ingår en förteckning över den säkerhetsutrustning på miniminivå som ett fordon ska ha oberoende av kraven vid tidpunkten för ibrucktagandet. I 1 punkten föreskrivs det om styrinrättningen. Den ska vara pålitlig och funktionssäker. Enligt 2 punkten ska det finnas en färdbröms i motordrivna fordon, cyklar och lätta elfordon. Jämfört med den gällande fordonslagen slopas kravet på färdbröms i fråga om släpvagnar till bil och trafiktraktor. För dessa tillämpas i fråga om färdbrömsar kraven vid tidpunkten för ibrucktagandet. Enligt 3 punkten ska fordon ha däck och fälgar eller band eller medar som motsvarar den belastning de utsätts för. Enligt 4 punkten ska motordrivna fordon ha ett brandsäkert bränslesystem och elsystem. Enligt 5 punkten är det obligatoriskt att ha behövliga strålkastare och lyktor, reflektorer och reflekterande identifieringsskyltar. Enligt 6 punkten ska fordon med en största tillåten totalmassa på över 500 kg ha en varningstriangel. Kravet gäller dock inte fordon i kategori O₁ eller andra släpfordon med en totalmassa som är högst 750 kg. I fråga om dessa är det tillräckligt att deras dragfordon har en varningstriangel. I 7 punkten föreskrivs det att föraren ska ha tillräcklig sikt framåt, åt sidan och bakåt. Tillräcklig sikt för föraren bakåt får vid behov ordnas med hjälp av backspeglar eller något annat motsvarande system. Enligt 8 punkten ska fordon försedda med vindruta ha behövliga anordningar för att säkerställa sikten genom rutan i alla väderförhållanden. Med dessa avses exempelvis vindrutetorkare. Enligt 9 punkten är det obligatoriskt att i lätta fordon ha behövliga anordningar och konstruktioner för att skydda förare och passagerare vid sammanstötningar. Med lätta fordon avses närmast personbilar samt två- och trehjuliga fordon. Kravet gäller det bakre underkörningsskydd som krävs i alla fordon i kategorierna M, N och O, det sidoskydd som krävs i fordon i kategorierna N och O samt det främre underkörningsskydd som krävs i fordon i kategori N. Enligt 10 punkten ska motordrivna fordon, lätta elfordon och cyklar ha en ljudsignalanordning. Enligt 11 punkten ska det i motordrivna fordon finnas en hastighetsmätare och i fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ finnas en hastighetsbegränsare. Enligt 12 punkten ska fyr- eller flerhjuliga motordrivna fordon ha en backningsanordning. Enligt 13 punkten ska fordon ha konstruktioner som säkerställer en tillräcklig styrförmåga, tillräckliga kurvkörnings- och bromsningsegenskaper samt vändbarhet. Kravet är den grundläggande bestämmelsen såväl för godkännande av fordon för trafik som för säkerställande av säkerheten vid ändringar av fordon. I 14 punkten föreskrivs det om tillräcklig fri markhöjd som ska gälla fordon med hjul. Kravet om tillräcklig fri markhöjd ska vara en grundläggande bestämmelse särskilt i samband med ändringar av fordon. Markhöjden ska särskilt gälla sänkningar av personbilar. Huruvida markhöjden är tillräcklig beror på fordonet och förhållandena från fall till fall, men den allmänna principen kan anses vara att ett fordon inte får gå sönder på grund av att det stöter på hinder på vägen, t.ex. på brunnslöck eller refugen vid övergångsställen. Fordonets fria markhöjd ska vara sådan att fordonet kan köras i normal trafik. Enligt 15 punkten ska lastutrymmet i fordon som används för godstransport ha sådana konstruktioner och anordningar och sådan utrustning som är säker och som lämpar sig för den last som transporteras samt surrings- och fästnanordningar som används för surring och säkring av last. Dessa gäller också växellastkorar och sjöcontainrar. Detta ska vara en grundläggande bestämmelse när det gäller närmare bestämmelser och föreskrifter om lastutrymmet i fordon som används för godstransport och t.ex. fästpunkter för last. I 16 punkten föreskrivs det om krav på en funktionssäker och hållbar kopplingsanordning i släpfordon och i fordon som används för att dra ett släpfordon. Detta ska vara en grundläggande bestämmelse när det gäller bestämmelser och föreskrifter om kopplingsanordningar som används vid koppling av släpfordon till dragfordon.

Enligt 3 mom. ska fordon i kategorierna M₁, N₁ och L3e-L7e ha en låsanordning som förhindrar olovlig användning av fordonet.

I det föreslagna 4 mom. konstateras det att EU- och EG-typgodkända fordon ska anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1–3 mom.

Enligt det föreslagna 5 mom. anses begagnade fordon uppfylla de krav som föreskrivs i 1–3 mom., om fordonen uppfyller de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Fordon avsedda för vägtrafik ska dock alltid ha en varningstriangel.

Det föreslagna 6 mom. innehåller en hänvisning till rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter. Bestämmelser om vilka fordon som ska vara utrustade med en färdskrivare och hurdan den ska vara finns i den förordningen, och det är inte nödvändigt att föreskriva om detta i lagen. I momentet ingår också ett påpekande om nyttofordon, genom vilken det definieras vad som i Finland avses med sådana nyttofordon som avses i den nämnda förordningen. Ett sådant fordon är ett fordon i kategori M eller N för vilket det förflutit minst 30 år sedan utgången av dess första ibruktagningsår och som inte längre används för kommersiella gods- eller persontransporter. Tidsgränsen är densamma som t.ex. i Sverige. Definitionen behövs för att ett sådant fordon som huvudsakligen används för hobby inte ska omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006 och således inte längre ska omfattas av skyldigheten att installera färdskrivare eller kontrollera färdskrivaren vartannat år.

I det föreslagna 7 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

14 §. Undantag från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll delvis 27 § i den gällande fordonslagen.

I 1 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

I 2 mom. föreskrivs det om möjligheten att godkänna även sådana fordon som är avsedda att användas av förare eller passagerare med rörelsehinder för transportändamål, även om specialanordningen inte uppfyller bestämmelser eller föreskrifter. En förutsättning för godkännande är att trafiksäkerheten inte nämnvärt äventyras.

15 §. Identifieringsnummer och tillverkarskylt. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak 26 § i den gällande fordonslagen och 24 b § i statsrådets förordning om godkännande av fordon. I paragrafen föreslås en bestämmelse om identifieringsnummer (tillverkningsnummer) för motordrivna fordon och deras släpvagnar.

I 1 mom. föreskrivs det att tillverkarskylten ska vara ett av de allmänna konstruktions- och utrustningskraven för bilar, bilsläpvagnar och fordon i kategori L. Som identifieringsnummer godkänns ett nummer som getts av fordonets tillverkare, Transport- och kommunikationsverket, besiktningsstället eller en utländsk myndighet som sköter registreringsärenden. Identifieringsnumret ska märkas ut på ett bevisligt och outplånligt sätt i fordonet, och dessutom ska det vara tydligt synligt. Om identifieringsnumret skadas eller avlägsnas, ska numret märkas ut på nytt på fordonet.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar i huvudsak 24 b § 2 och 3 mom. i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar 24 b § 5 mom. i statsrådets förordning om godkännande av fordon. Paragrafens ordalydelse förtydligas dock.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

I det föreslagna 5 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

16 §. Begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Paragrafen motsvarar 28 § i den gällande fordonslagen och 15 § 1 och 2 mom. i statsrådets gällande förordning om fordons konstruktion och utrustning. I paragrafen föreskrivs det om begränsning av fordons energi- och miljökonsekvenser. Enligt 1 mom. får ett fordons energiförbrukning och växthusgasutsläpp samt faktorer som har skadliga miljökonsekvenser inte onödigt avvika från motsvarande konsekvenser som orsakas av fordon som uppfyller vad som var den allmänna tekniska nivån vid den tidpunkt då fordonet tillverkades, eller onödigt medföra risker för hälsan eller miljön. Med energi- och miljökonsekvenser som ska begränsas avser man t.ex. gasformiga utsläpp, partikelutsläpp, buller och elektromagnetiska störningar. Momentet ska utgöra den grundläggande bestämmelsen för krav på lägre nivå i regleringen om både nya fordon och fordon som redan används i trafik. I praktiken bygger kraven i hög grad på EU-rättsakter och de undantag från dem som fastställts av ändamålsenlighetsskäl. Bestämmelserna om miljökonsekvenser kan vid sidan av det övriga omfatta skyldigheter avseende OBD-anordningar, utsläppsnivåernas varaktighet och andra egenskaper som det inte går att fastställa några faktiska mätbara gränsvärden för.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar 15 § 1 mom. i statsrådets gällande förordning om fordons konstruktion och utrustning. På grund av ett byte av bränsletyp är det inte ändamålsenligt att tillämpa kraven vid tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och på det bränsle som då användes, utan att i stället tillämpa kraven i fråga om det nya bränslet för att begränsa miljökonsekvenserna. När det gäller konverteringar till elbil är det inte ändamålsenligt att göra några tester av skadliga utsläpp alls, medan det i fråga om konverteringar till etanol- eller gasbilar är mest ändamålsenligt att testet utförs för etanol eller gas, även om de tester och gränsvärden som gäller dessa inte har fastställts vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Vid uppfyllandet av gränsvärdena för jämförelseobjektet ska således utgångsnivån vid den första tidpunkten för ibruktagandet tillämpas, men som referensnivå används den utsläppsnivå som vid tidpunkten för godkännandet i praktiken är tillåten för referensfordon (lika gamla men utan modifiering) och där även naturlig slitage har beaktats.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar 15 § 2 mom. i statsrådets gällande förordning om fordons konstruktion och utrustning. När det gäller nationellt typgodkännande av små serier och godkännande av andra fordon än bilar eller bilsläpvagnar som tillverkats eller importerats i enskilda exemplar tillämpas enligt momentet förenklade krav, dvs. endast de centrala mätningar som behövs för att fastställa buller- och utsläppsvärden. Påvisandet kan även genomföras med hjälp av något annat test som lämpar sig för fordonet än med hjälp av en typgodkännandeprovning, om det tillräckligt tillförlitligt kan påvisas att testet motsvarar gränsvärdena för godkännandet.

Det föreslagna 4 mom. innehåller en grundläggande bestämmelse om miljökonsekvenserna av dubbar och dubbdäck.

I 5–7 mom. ingår normgivningsbemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket.

17 §. Undantag från kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser och på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att undantag

från kraven på begränsning av fordons energi- och miljökonsekvenser och på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning får beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Undantagen är individuella och de kan endast gälla bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av fordonslagen. Undantagen kan gälla krav i fråga om fordonets eller fordonskombinationens konstruktion, manöverorgan, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar, utrustning och andra motsvarande objekt som ska godkännas. Beviljandet av undantag ska begränsas så att avvikelsen inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan eller miljön mer än i ringa omfattning. Undantaget får inte heller snedvrider konkurrensen. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja tillstånd som gäller tills vidare eller för viss tid, och dessutom kan tillståndet förenas med villkor.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om fordon för vilka undantag kan beviljas och om de närmare förutsättningarna för beviljande av det.

18 §. Krav på fordon som begagnade förts in i landet. Paragrafen motsvarar i huvudsak 29 a § i den gällande fordonslagen, men i 1 mom. föreslås en komplettering som gäller EU- och EG-typgodkännande.

I det föreslagna 1 mom. ingår en grundläggande bestämmelse om fordon som begagnade förts in i landet, enligt vilken ett sådant fordon ska uppfylla de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Med ibruktagande av fordonet första gången avses i regel den första registreringen av fordonet i vilket land som helst. Även exportregistrering ska betraktas som en sådan registrering som avses här. För ett fordon som inte registrerats på grund av dess klassificering eller användningsändamål ska som den tidpunkt då fordonet första gången tas i bruk betraktas den tidpunkt då fordonet börjar användas i enlighet med användningsändamålet. Den grundläggande bestämmelsen om krav på fordon som begagnade förts in i landet gäller dock inte sådana i paragrafen nämnda EU- och EG-typgodkända fordon. Till momentet fogas också en bestämmelse med stöd av vilken EU- eller EG-typgodkända fordon som registrerats i en annan EES-stat godkänns i Finland som sådana i fråga om kraven, om fordonet uppfyller de krav på ändring, konstruktion och reparation av fordon som anges i 7 § och som utfärdats med stöd av den och det inte i registeruppgifterna har ställts begränsningar i fråga om användningen av fordonet i avgångslandet. Att kraven enligt 7 § ska uppfyllas innebär att om fordonets konstruktion har ändrats, ska det uppfylla de bestämmelser och föreskrifter om ändring av konstruktionen som gäller i Finland. De fordon som godkänts i enlighet med det förfarande som gäller fordon i sluterier och som följer av EU-lagstiftningen kan godkännas direkt vid registreringsbesiktning utan dispens av Transport- och kommunikationsverket.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken även andra än EU- eller EG-typgodkända bilar eller bilsläpvagnar ska föras till enskilt godkännande i stället för till registreringsbesiktning före den första registreringen, om fordonen förts in i landet någon annanstans ifrån än från en EES-stat eller från landskapet Åland och det inte har gått sex månader sedan de togs i bruk första gången. Avsikten med detta är att undanröja möjligheten att kringgå kraven enligt EU-förordningarna genom att för en kort tid registrera fordonen i någon annan än en EES-stat och därefter som begagnade föra in dem i landet.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

19 §. Krav på fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter. Paragrafen motsvarar i huvudsak 29 b § i den gällande fordonslagen.

I det föreslagna *1 mom.* ingår en allmän bestämmelse om de märkningar, varningslyktor och motsvarande varningsanordningar som används i sådana fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter. Utöver de allmänna märkningar som fordonet ska ha förebyggs genom erforderliga tillräckliga ytterliga märkningar den olägenhet och fara som specialtransporter medför för andra som rör sig på vägen. Momentet innehåller dessutom ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

Det föreslagna *2 mom.* innehåller en grundläggande bestämmelse om varningsfordon som används vid specialtransporter, där det föreskrivs om varningsfordonets massa, fordonskategori, krav på synlighet och varningsanordningar. Momentet innehåller dessutom ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

2 kap. Klassificering av fordon

20 §. Bil. Eftersom bestämmelser om klassificering av fordon i kategorierna M och N i fortsättningen finns i artikel 4 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, görs det i paragrafen en hänvisning till den EU-rättsakten.

I det föreslagna *1 mom.* finns en hänvisning till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, där det i artikel 4 föreskrivs om klassificeringen av fordon i kategorierna M och N, alltså bilar. Enligt EU-förordningen avses med fordon i kategori M sådana fordon som är konstruerade och tillverkade primärt för befordran av passagerare och deras bagage.

I det föreslagna *2 mom.* definieras benämningarna på underkategorier till fordon i kategori M och N (personbil, buss, paketbil och lastbil). I momentet anges det inte enligt vilka kriterier fordonen delas in i underkategorier, eftersom bestämmelser om detta finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Momentet gäller endast de benämningar som används om dem i den nationella lagstiftningen och som det inte föreskrivs om på EU-nivå.

21 §. Två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Eftersom bestämmelser om klassificeringen av fordon i kategori L i fortsättningen finns i artikel 4 i ramförordningen om fordon i kategori L, görs det i paragrafen en hänvisning till den EU-rättsakten. Enligt EU-förordningen avses med fordon i kategori L tvåhjuliga och trehjuliga fordon och fyrhjulingar som är avsedda att framföras på allmän väg. Med sådana avses exempelvis mopeder, lätta fyrhjulingar med karosseri och motorcyklar.

22 §. Traktorer, släpvagnar i kategori R samt utbytbar dragen utrustning i kategori S. Eftersom bestämmelser om klassificering av fordon i kategorierna T och C, släpvagnar i kategori R samt utbytbar dragen utrustning i kategori S finns i artikel 4 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, föreslås det att i paragrafen tas in en hänvisning till den EU-förordningen.

23 §. Motorredskap. I paragrafen föreskrivs det på motsvarande sätt som i den gällande fordonslagens 15 § om motorredskap. Ett i paragrafen avsett motorredskap är en nationell fordonskategori och en annan sak än ett sådant motorredskap som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Enligt *1 punkten* avses med motorredskap självgående fordon som är konstruerade och tillverkade för att utföra arbete. Det väsentliga är att det med hänsyn till sin konstruktion inte lämpar sig för person- eller godstransport. Maskiner som är monterade på ett bilunderrede betraktas inte som motorredskap.

Enligt 2 *punkten* avses med motorredskap även dragtruckar som tillverkats för förflyttning av släpvagnar och transportlavetter i hamn eller på något annat terminalområde och vars största konstruktiva hastighet är högst 50 kilometer i timmen. Som motorredskap betraktas inte ett fordon som ska betraktas som lastbil eller traktor.

Enligt 3 *punkten* ska som motorredskap klassificeras även sådana dumprar som används för transporter på en byggarbetsplats, såsom för korta transporter av jordmassor. En dumper som är registrerad som motorredskap behöver t.ex. inte flyttas från en byggarbetsplats till en annan i en släpvagn, utan den får i olastat tillstånd köras på väg såsom andra motorredskap.

24 §. Terrängfordon. Paragrafen motsvarar 16 § i den gällande fordonslagen. Som terrängfordon definieras i det föreslagna 1 *mom.* en motorslåde eller ett luftkuddefartyg. Med terrängfordon kan även avses något annat motordrivet fordon tillverkat för person- eller godstransport eller för dragning av andra fordon på is, i snö eller på sank mark eller för färd med marken som stöd. Med terrängfordon ska dock inte avses ett fordon som är avsett att framföras även på andra vägar än snöskoterleder och inte heller ett fordon som är EU-typgodkänt för fordonskategorierna M, N, O, L, T, C, R eller S och avsett att framföras på väg. Med andra ord blir dessa EU-typgodkända fordon inte terrängfordon genom att lämnas oregistrerade, utan den kategori som fastställdes vid typgodkännandet ska tillämpas som deras kategori.

Motorslåde är enligt det föreslagna 2 *mom.* ett terrängfordon som har medar eller band. Snöskoter är en banddriven motorslåde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 500 kg. Enligt momentet är tunga snöskotrar sådana motorslädor vars egenmassa är större än snöskoterns egenmassa, alltså över 500 och högst 800 kg, och som har plats för högst fyra personer utöver föraren. Med egenmassa avses precis som enligt nuvarande praxis massan av fordon inklusive massan av föraren vars vikt beräknas utgöra 75 kg. Det föreslås att momentet preciseras så att det i snöskotrar ska finnas sittplatser för högst två personer utöver föraren, medan det i tunga snöskotrar förutsätts finnas sittplatser för högst fyra personer utöver föraren.

25 §. Bilsläpvagn. I paragrafen finns det en hänvisning till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, där det i artikel 4 föreskrivs om klassificeringen av fordon i kategori O, alltså bilsläpvagnar.

26 §. Övriga släpfordon. Den föreslagna paragrafen är ny. I paragrafen föreskrivs det om klassificering av övriga släpfordon. Enligt paragrafen avses med övriga släpfordon släpvagnar till fordon i kategori L, släpvagnar till cyklar, släpvagnar till terrängfordon och släpvagnar till motorredskap samt andra än EU-typgodkända släpfordon till traktorer.

27 §. Fastställande av kategorin för fordon. Den föreslagna paragrafen är ny. Klassificeringen av fordon i kategorierna M, N, O, L, T, C, R och S grundar sig direkt på EU-förordningar. Det behövs emellertid nationella bestämmelser om hur kategorin ska fastställas för fordon som tas i bruk första gången i Finland och för begagnade fordon, dvs. fordon som redan är i bruk. På nya fordon som inte är EU-typgodkända eller som av någon annan anledning tas i bruk första gången i Finland, t.ex. på grund av import, ska klassificeringen i EU-förordningen tillämpas även nationellt. Kategorin för ett fordon som redan är i bruk i Finland förblir densamma.

28 §. Övriga fordon utan motor. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll huvudsakligen 19 § 1 *mom.* i den gällande fordonslagen. Enligt det föreslagna 1 *mom.* avses med cykel ett för transport av en eller flera personer eller gods tillverkat fordon som har minst två hjul, som är utrustat med pedaler eller vevanordningar och som saknar motor och som helt eller delvis framdrivs med muskelkraft. Definitionen av cykel preciseras jämfört med nuläget genom att man tar in ett

krav på att en cykel ska framdrivas främst med muskelkraft. I takt med att olika två-, tre- och fyrhjuliga eldrivna fordon blivit vanligare har till dessa fordon i vissa fall fogats pedaler, för att fordonen ska uppfylla de krav som gäller för cyklar. Fordonet har dock inte faktiskt kunnat användas med muskelkraft, så pedalerna har varit onödiga med tanke på användningen av fordonet. Som cykel betraktas också ett sådant fordon med elassistans som har elmotorer med en märkeffekt på högst 250 watt som fungerar endast vid trampning och som kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen. Detta kallas för cykel med elassistans. För att nå ett mer teknikneutralt slutresultat tillåter paragrafen installationen av fler än en motor, så länge som motorernas sammanlagda kontinuerliga nominella effekt inte överstiger 250 watt. I momentet föreskrivs det att elmotorerna dock får fungera även utan trampning när hastigheten är högst 6 kilometer i timmen. Detta möjliggör en starthjälp. Definitionen av cykel motsvarar standarden SFS EN 15194:2017.

Enligt 2 mom. ska det som i den föreslagna lagen föreskrivs om cyklar också tillämpas på sparkcyklar och andra motsvarande fordon utan motor, om det på grund av deras storlek eller användningsändamål är nödvändigt att kräva att de uppfyller kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor och andra viktiga säkerhetskrav som gäller cyklar.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar i fråga om sitt innehåll 19 § 2 mom. i den gällande fordonslagen. I det föreslagna momentet ingår en allmän bestämmelse om fordon som dras av djur och som är avsedda för vägtrafik. Hästfordon är ett exempel på sådana fordon. På ett fordon som dras av djur kan det dock ställas särskilda krav, om fordonets storlek och användningsändamål innebär att fordonet används bland den övriga fordonstrafiken.

29 §. Lätta elfordon. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak 19 a § i den gällande fordonslagen. Enligt den föreslagna paragrafen avses med lätt elfordon ett sådant fordon med elmotor vars framdrivande motorers sammanlagda kontinuerliga nominella märkeffekt är högst 1,00 kilowatt och vars hastighet är högst 25 kilometer i timmen och som inte uppfyller kraven i definitionen av något annat lätt fordon. I paragrafen preciseras det att den sammanlagda kontinuerliga nominella märkeffekten räknas för de motorer som för fordonet framåt. Således ska i den största sammanlagda kontinuerliga nominella märkeffekten för motorer t.ex. i självbalansserande lätta elfordon inte räknas med de motorer som balanserar fordonet genom att generera kraft bakåt. Lätta elfordon är t.ex. självbalansserande fordon för persontransport och andra motsvarande förflyttningshjälpmedel som omfattas av tillämpningsområdet för fordonslagen. Som lätta elfordon betraktas också seniorfordon eller sådana släpvagnar som har en elmotor med en märkeffekt på högst 1,00 kilowatt. På lätta elfordon tillämpas de allmänna säkerhetskraven i 13 § och de undantag från dessa krav som med stöd av 14 § särskilt föreskrivs genom förordning av statsrådet. I definitionen begränsas inte antalet däck, eftersom ett lätt elfordon i praktiken kan ha ett eller flera däck och det också kan vara försett med sadel eller styrstång, vilkas egenskaper det föreskrivs om i 13 §.

30 §. Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om särskilda krav på räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon, eftersom användningen av dessa fordon enligt vägtrafiklagen är förenad med särskilda skyldigheter och rättigheter. Paragrafen motsvarar i huvudsak 20 § i den gällande fordonslagen.

Enligt det föreslagna 1 mom. är räddningsbil ett för räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Som räddningsbil betraktas också, oavsett totalmassan, andra fordon i kategori M eller N som innehas av en kommuns eller sammans rättningsverk eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av Räddningsinstitutet eller av en flygplatsoperatör och som används uteslutande för uppgifter

inom räddningsväsendet. Också manskapsbilar som ägs av en brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren betraktas som räddningsbilar. Räddningsbilar ska enligt förslaget vara lämpliga för räddningsväsendets bruk.

I 2 mom. föreslås det en definition av polisfordon. Med polisfordon avses för polisen särskilt tillverkade eller utrustade fordon. Polisfordon ska dessutom vara lämpliga för polisens bruk.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det på motsvarande sätt om Gränsbevakningsväsendets fordon och i 4 mom. om Tullens fordon.

Det föreslagna 5 mom. innehåller ett bemyndigande för inrikesministeriet att utfärda en förordning. Enligt momentet är det också förbjudet att på andra fordon använda sådan färgsättning och sådana emblem som används av polisfordon och Gränsbevakningsväsendets fordon, eller sådan färgsättning och sådana emblem som är förvillande lika dem.

I det föreslagna 6 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

31 §. Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård. Paragrafen motsvarar i huvudsak 21 § i den gällande fordonslagen. Enligt det föreslagna 1 mom. är en ambulans ett fordon som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. I momentet föreskrivs det inte längre nationellt om definitionen av ambulans, eftersom det föreskrivs om ambulans i EU-förordningen.

Enligt det föreslagna 2 mom. avses med fordon för prehospital akutsjukvård ett fordon som är utrustat för sådan prehospital akutsjukvård som avses i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010). Fordon för prehospital akutsjukvård ska enligt förslaget vara lämpliga för prehospital akutsjukvård och vara lätta att observera.

Det föreslagna 3 mom. innehåller ett bemyndigande för social- och hälsovårdsministeriet att utfärda en förordning.

I det föreslagna 4 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

32 §. Utryckningsfordon. I paragrafen definieras utryckningsfordon på motsvarande sätt som i den gällande fordonslagen. Med utryckningsfordon ska avses räddningsbilar, polisfordon, Gränsbevakningsväsendets fordon, Tullens fordon, ambulanser, fordon för prehospital akutsjukvård, Försvarsmaktens räddningsbilar, Försvarsmaktens ambulanser och militärpolisfordon. Utryckningsfordon ska vara utrustade med en varningslykta som visar blått blinkande ljus och en ljudsignalanordning för utryckningsfordon. I vägtrafiklagen föreskrivs bl.a. om lämnande av fri passage för utryckningsfordon som avger larm- och ljussignaler.

33 §. Tillgängliga fordon och fordon med bårplats. Paragrafen är ny. Paragrafen innehåller de grundläggande bestämmelserna om bemyndigande att meddela föreskrifter som finns i 27 a § 1 mom. 7 punkten i den gällande fordonslagen.

I 1 mom. föreskrivs det om tillgängliga fordon. Bestämmelserna i momentet motsvarar Transport- och kommunikationsverkets gällande föreskrift om tekniska krav på bilar och bilsläpvgagnar.

I 2 mom. föreskrivs det om fordon med bårplats. Bestämmelserna i momentet motsvarar Transport- och kommunikationsverkets gällande föreskrift om tekniska krav på bilar och bilsläpvagnar.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

34 §. Husbil. Den föreslagna paragrafen innehåller en informativ hänvisning till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, i vilken det föreskrivs om definitionen av husbil. Med anledning av EU-förordningen föreskrivs det inte längre nationellt om definitionen.

35 §. Likbil. Den föreslagna paragrafen innehåller en informativ hänvisning till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, i vilken föreskrivs om definitionen av likbil. Med anledning av EU-förordningen föreskrivs det inte längre nationellt om definitionen.

36 §. Museifordon. Paragrafen motsvarar i huvudsak 24 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen görs dock språkliga preciseringar.

Enligt 1 mom. godkänner ett besiktningsställe ett fordon som museifordon vid registrerings- eller ändringsbesiktning. Med museifordon ska avses ett fordon för vilket det förflutit minst 30 år sedan utgången av tillverkningsåret och som har hållits i ett skick som motsvarar originalskicket eller som har restaurerats eller konserverats på behörigt sätt. Ett museifordon ska dessutom vara godkänt som museifordon på basis av ett utlåtande som en riksomfattande registrerad museifordonsorganisation har gett tidigast sex månader tidigare och på basis av en kontroll som ett besiktningsställe har utfört av fordonet. Av utlåtandet ska det framgå exakt vilket fordon det gäller och om fordonet är i ett skick som motsvarar originalskicket eller om det har restaurerats eller konserverats. Besiktningsstället kan självt utnyttja prövning i fråga om till vilka delar det utnyttjar utlåtandet som grund för sitt beslutsfattande. Utlåtandet är inte bindande. Sådana museifordonsföreningar som avses i momentet är exempelvis Suomen Autonomiili-Historiallinen Klubi ry, Finnish Hot Rod Association FHRA ry, Classic Data Finland Oy och Autohistoriallinen Seura ry.

I det föreslagna 2 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

37 §. Fordonstransportbil. Det föreslås att i lagen tas in en ny paragraf om fordonstransportbilar, som är specialtransportfordon. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen definitionen i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om specialtransporter och specialtransportfordon (TRAFI/4592/03.04.03.00/2015). Definitionen tas från föreskriften in i fordonslagen. En fordonstransportbil är ett fordon i kategori N₃ som är byggt för transport av fordon med hjul eller band. Dessutom förutsätts det att fordonet ska ha en fast installerad transportlavett för transport av fordon.

38 §. Specialtransportfordon. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll huvudsakligen 24 a § i den gällande fordonslagen, men undantagsförfarandet ska omfatta färre fordon än i nuläget.

I 1 mom. definieras specialtransportfordon. Definitionen av specialtransport finns i 2 § 23 punkten i vägtrafiklagen. Ett fordon som utan last överskrider de mått eller den massa som allmänt tillåts på väg är ett specialtransportfordon, som är avsett antingen för transport av last eller för att köras utan last. Specialtransportfordon som körs utan last är exempelvis mobilkranar, andra fordon som konstruerats för specialbruk eller bildragna fordon i kategori O, vars preciserande klassificering är släpanordning. Dessutom är ett fordon som uppfyller de mått som allmänt tillåts

på väg ett specialtransportfordon om fordonet med större massa än den allmänt tillåtna har godkänts för användning på väg. Ett specialtransportfordon ska i princip uppfylla de krav som allmänt tillämpas på fordonskategorin i fråga till den del det inte har föreskrivits eller bestämts andra egna krav för specialtransportfordonet.

I momentet föreskrivs dessutom om Transport- och kommunikationsverkets behörighet att bevilja dispens som krävs för godkännande av specialtransportfordon för trafik. En förutsättning för beviljande av dispens är att avvikelsen från kraven inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan eller miljön mer än i ringa omfattning och att den inte snedvrider konkurrensen.

I 2 mom. föreskrivs det om undantag som gäller förutsättningen för dispens enligt 1 mom. Enligt 1 punkten ska dispens inte krävas för motorredskap, eftersom de till sin konstruktion är enklare och det inte i fråga om dem finns något behov av särskild behovsprövning vid beviljandet av dispens. Enligt 2 punkten ska dispens inte krävas för typgodkända fordon för vilka det inte krävs tillstånd för specialtransport enligt 159 § i vägtrafiklagen. Dispens krävs inte heller enligt 3 punkten för typgodkända fordon vars registeruppgifter innehåller en uppgift om tillstånd för specialtransport enligt 159 § i vägtrafiklagen. Genom ändringen undviker man onödig behandling av dispensansökningar, när de uppgifter som behövs redan har antecknats i registret i samband med att fordonet har godkänts för trafik. Enligt 4 punkten gäller kravet på dispens inte heller fordon som inte behöver registreras. Sådana fordon är i praktiken närmast vissa släpvcagnar till traktorer och släpanordningar som kopplats till traktorer. Därmed ska man få använda släpvcagnar till traktorer exempelvis för transport av stora båtar utan att behöva ha sådan dispens som beviljas för fordon. Kraven på märkning och andra säkerhetsanordningar enligt bestämmelser och föreskrifter som gäller fordon ska emellertid gälla också sådana fordon. Enligt 5 punkten ska dispens inte krävas för fordonstransportbilar. Enligt 6 punkten ska dispens inte krävas för ett fordon i kategori N₃ som är avsett att dra påhängsvagnar och i fråga om vilket den tillåtna massan för en axel med parhjul inte överstiger 15 ton och den tillåtna massan för en axel med enkelhjul inte överskrider den massa som är allmänt tillåten på väg. Enligt 7 punkten ska dispens inte krävas för ett fordon i kategori O som är avsett för godstransport, bortsett från fordon i kategori O i flera delar som består av dollyer eller andra motsvarande axelmoduler, och som överskrider de dimensioner som är allmänt tillåtna på väg, men inte den massa som är allmänt tillåten på väg.

De fordon som avses i 2 mom. 5–7 punkten och som föreslås bli slojade från förfarandet med dispens har i praktiken inte förutsatt att Transport- och kommunikationsverket har behovsprövat beviljandet av dispens, utan dispensererna har beviljats rutinmässigt i enlighet med ansökningarna. Överensstämmelse med kraven kan i stället för genom förfarandet med dispens säkerställas direkt på besiktningstillfällen eller verksamhetstillfällen för enskilt godkännande där fordonet kontrolleras.

Det beviljas sammanlagt ca 400 dispenser årligen. Den föreslagna ändringen minskar antalet dispenser med ca 150 per år, dvs. med ca 40 procent. Ändringen effektiviserar Transport- och kommunikationsverkets verksamhet genom att frigöra personalresurser för annat tjänstearbete. En lindring av kraven på dispens underlättar också transportföretagens verksamhet och minskar deras administrativa börda.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

39 §. Servicebil. Paragrafen motsvarar 19 § i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992). Det är ändamålsenligt att föreskriva om servicebilar genom lag, på samma sätt som det föreskrivs om andra fordon som är avsedda för särskilda ändamål.

Enligt det föreslagna *1 mom.* är en servicebil ett fordon i kategori N som är avsett för service av fordon och maskiner samt för transport av reparationsmanskaper och utrustning och som är utrustat med behövliga arbetsredskap och har plats för högst två personer bredvid föraren.

Enligt det föreslagna *2 mom.* är en servicebil även ett fordon i kategori M₁ som ägs av staten, ett statligt affärsverk, ett el-, värme-, tele-, gas- eller vattenverk eller en kommun och som är avsett för service som gäller vägar, gator, banor och banmaterial samt el-, värme-, tele-, gas- och vattenverkens nät och anläggningar eller som är avsett för transport av Försvarsmaktens militärutrustning och för transport av reparationsmanskaper och utrustning samt är försett med behövliga arbetsredskap och anordningar. En sådan servicebil har plats för högst åtta personer utöver föraren.

40 §. *Fordon som förs in i samband med inflyttning.* Paragrafen motsvarar den gällande 2 § 2 punkten i statsrådets förordning om fordons konstruktion och utrustning. Bestämmelsen om fordon som förs in i samband med inflyttning tas in i lag på samma sätt som bestämmelser om andra fordon som är avsedda för särskilda ändamål.

41 §. *Närmare föreskrifter om klassificering av fordon.* I paragrafen ingår ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket.

3 kap. Godkännande av fordon

42 §. *Godkännandemyndighet.* I det föreslagna *1 mom.* föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket i Finland är den godkännandemyndighet som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L, ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem och Genèveöverenskommelsen. I lagen används med avvikelse från den gällande fordonslagen begreppet godkännandemyndighet i stället för begreppet typgodkännandemyndighet, eftersom godkännandemyndighet enligt EU-förordningarna i fråga är ett mer allmänt begrepp och i Finland också omfattar typgodkännandemyndighetens verksamhet. Godkännandemyndigheten ska också sköta myndighetsuppgifter i anslutning till enskilda godkännanden.

Enligt det föreslagna *2 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket vara godkännandemyndighet också i fråga om motorredskap och terrängfordon liksom i fråga om andra system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och annan utrustning än de som omfattas av tillämpningsområdet för de rättsakter som avses i *1 mom.*

43 §. *Beviljande av typgodkännande.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 35 § i den gällande fordonslagen, men det föreslås att bestämmelser om beviljande av EU- eller EG-typgodkännande inte längre ska ingå i den.

I *1 mom.* föreskrivs det om beviljande av nationellt typgodkännande. Ett villkor för beviljande av nationellt typgodkännande är att det råder överensstämmelse med informationsdokumenten och att de uppställda kraven uppfylls.

Paragrafens *2 och 3 mom.* motsvarar i huvudsak 6 § 1 och 2 mom. i statsrådets gällande förordning om godkännande av fordon, men i momenten föreskrivs det inte längre om EU- eller EG-typgodkännande.

Enligt *4 mom.* ska det över typgodkännande utfärdas ett intyg över typgodkännande. Ett typgodkännande kan också vara förenat med villkor.

I 5 mom. föreskrivs om det intyg över E-typgodkännande som utfärdas till den som ansöker om godkännande i enlighet med de reglementen som fogats till Genèveöverenskommelsen.

I 6 mom. föreskrivs det att man vid beviljande av nationellt typgodkännande av små serier i regel ska tillämpa det förfarande för EU-typgodkännande som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. Bestämmelserna i den föreslagna lagen och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska dock också tillämpas på nationellt typgodkännande av små serier i det fall att så föreskrivs i dem. Exempelvis ska bestämmelserna om godkända sakkunniga iaktas också vid nationellt typgodkännande av små serier.

I 7 mom. ingår en informativ hänvisning till Genèveöverenskommelsen, som tillämpas vid beviljande av E-typgodkännande.

44 §. Godkännandeskyldighet. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak 32 § 1–3 mom. i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås bestämmelser om godkännandeskyldighet i fråga om vissa fordon.

Enligt vad som föreskrivs i 1 mom. ska sådana nya fordon i kategorierna M, N, O och T samt andra nya fordon i kategori L än enskilda fordon i underkategori L1e-A som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången vara EU- eller EG-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier. Dessutom tas det i momentet in ett omnämnande av att fordon i kategori M, N eller O också kan ha beviljats enskilt godkännande eller enskilt EU-fordonsgodkännande.

I 2 mom. föreskrivs det om typgodkännande av system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som säljs separat. Enligt paragrafen ska typgodkännande krävas, om det är fråga om system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning för fordon i de fordonskategorier som avses i 1 mom., för fordon i kategori C eller för trafiktraktorer och om typgodkännande förutsattes vid tidpunkten för dess tillverkning.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar 4 § 2 mom. i statsrådets gällande förordning om fordons konstruktion och utrustning.

Enligt 4 mom. kan andra fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller annan utrustning än de som avses i 1–3 mom. på ansökan beviljas nationellt typgodkännande.

I 5 mom. föreskrivs det om typgodkännandeskyldighet i fråga om dubbar. Dubbar som är avsedda för vinterdäck till en bil eller tillhörande släpvagn som säljs för användning i vägtrafik eller som tas i bruk ska vara nationellt typgodkända. Med avvikelse från detta föreligger det dock ingen typgodkännandeskyldighet, om kombinationen av däck och dubbar är nationellt typgodkänd. Dessutom ska nya typgodkända däck ha en märkning som anger det nationella typgodkännandet av kombinationen av däck och dubbar. Momentet motsvarar i stort det gällande 4 § 1 mom. i statsrådets förordning om fordons konstruktion och utrustning. Momentet innehåller också ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

I det föreslagna 6 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

45 §. Konstaterande av överensstämmelse med kraven för vissa nya fordon vid registreringsbesiktning. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 34 § 4 mom. i den gällande fordonslagen. I pa-

ragrafen föreslås bestämmelser om hur det inom ramen för tillämpningsområdet för EU:s regelverk ska vara tillåtet att påvisa att ett fordon överensstämmer med kraven utan typgodkännande vid registreringsbesiktning. Sådana fall är enligt den föreslagna *1 punkten* andra fordon i kategori L än fordon i underkategori L1e-A samt fordon i kategori T eller C som har tillverkats som enskilda exemplar för användning i vägtrafik och som inte är EU-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier. Det som föreskrivs i paragrafen gäller enligt den föreslagna *2 punkten* även fordon i kategori M, N, O, T eller C samt andra fordon i kategori L än fordon i underkategori L1e-A som är nationellt typgodkända i små serier i en annan EES-stat, Turkiet eller landskapet Åland och vilkas nationella typgodkännande av små serier har erkänts av Finland på det sätt som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. Detsamma gäller enligt *3 punkten* även fordon i kategori M, N, O, T eller C samt andra fordon i kategori L än fordon i underkategori L1e-A som är nationellt typgodkända i små serier i Finland. Det som föreskrivs ovan tillämpas enligt *4 punkten* även på fordon i kategori M, N eller O som i en annan EES-stat, i Turkiet eller i landskapet Åland beviljats enskilt godkännande som Finland har erkänt på det sätt som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem och enligt *5 punkten* på andra fordon än fordon i kategori M, N eller O som färdigställts under den sista etappen vid etappvist typgodkännande. Enligt den föreslagna *6 punkten* får överensstämmelse med kraven även för andra motorredskap och terrängfordon än sådana som är befriade från registreringskyldigheten konstateras vid registreringsbesiktning.

46 §. Tillverkarens ansvar inför godkännandemyndigheten. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 32 a § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreskrivs det om tillverkarens ansvar inför godkännandemyndigheten för förfarandet för typgodkännande och produktionens överensstämmelse med kraven. Tillverkaren bär ansvaret oavsett om tillverkaren har deltagit i alla etapper av tillverkningen av produkten.

47 §. Utseende av tillverkarens representant. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 32 b § i den gällande fordonslagen. Enligt den föreslagna paragrafen ska en tillverkare av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som ansöker om nationellt typgodkännande och är etablerad utanför Finland utse en representant som är etablerad i Finland.

48 §. Ansökan om typgodkännande. Det föreslagna *1 mom.* motsvarar till sitt innehåll 33 § i den gällande fordonslagen. Enligt bestämmelsen ska ansökan om typgodkännande lämnas till godkännandemyndigheten av fordonets, systemets, komponentens, den separata tekniska enhetens, delens eller utrustningens tillverkare eller av tillverkarens representant.

Det föreslagna *2 mom.* motsvarar i huvudsak 5 § 1 mom. i statsrådets gällande förordning om godkännande av fordon. Momentet innehåller dessutom en skyldighet att lämna andra uppgifter och utredningar som godkännandemyndigheten anser nödvändiga för att påvisa att de tekniska kraven uppfylls.

I *3 mom.* ingår en informativ hänvisning till de till Genèveöverenskommelsen fogade reglementen med stöd av vilka E-typgodkännande söks.

I *4 mom.* föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

I det föreslagna *5 mom.* ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

49 §. *Påvisande av överensstämmelse med kraven vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 36 § i den gällande fordonslagen.

I det föreslagna 1 mom. förtecknas de sätt på vilka den överensstämmelse med kraven som krävs för nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier kan påvisas. Med sådana avses ett EU- eller EG-typgodkännandeintyg som den som ansöker om godkännande lämnar in och som utfärdats av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller ett typgodkännandeintyg som utfärdats av en godkännandemyndighet i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga. Överensstämmelse med kraven kan dessutom påvisas genom ett godkännandemärke som påvisar ett godkännande enligt intyget.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar den gällande 15 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

50 §. *Vägran att bevilja typgodkännande.* Enligt paragrafen ska godkännandemyndigheten kunna vägra att bevilja typgodkännande, om den bedömer att en typ av fordon, system, komponent, separat teknisk enhet, del eller utrustning utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller hälsan. Det är möjligt att vägra bevilja typgodkännande av dessa orsaker, även om typen av fordon, system, komponent, separat teknisk enhet, del eller utrustning uppfyller kraven för typgodkännande. Bestämmelsen hänför sig till att ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning som överensstämmer med kraven till följd av den snabba tekniska utvecklingen kan vara farlig, även om den uppfyller kraven för typgodkännande.

51 §. *Ändringar i typgodkända fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och typgodkänd utrustning.* Paragrafen motsvarar 38 § i den gällande fordonslagen. Fordon samt system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning för fordon utvecklas ständigt. Ändringarna kan sakna betydelse för produktens säkerhets- eller miljökonsekvenser eller ha ringa eller större verkningar på dem. Större ändringar kan leda till att det inte längre är fråga om samma produkt. Innehavaren av ett typgodkännande ska enligt det föreslagna 1 mom. underrätta godkännandemyndigheten om ändringar i typgodkända fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar och typgodkänd utrustning. Godkännandemyndigheten ska besluta om ändringarna förutsätter nya mätningar, tester, kalkyler eller kontroller och om det är fråga om en utvidgning av det ursprungliga typgodkännandet. Godkännandemyndigheten ska meddela innehavaren av typgodkännandet detta.

Det föreslagna 2 mom. innehåller en informativ hänvisning till Genèveöverenskommelsen och de reglementen som fogats till den. Dessa tillämpas på ärenden som gäller ändringar och utvidgningar av E-typgodkännanden.

De föreslagna 3–5 mom. motsvarar den gällande 12 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

52 §. *Fordonstyp.* De föreslagna 1 och 2 mom. motsvarar 16 § 2 och 3 mom. i statsrådets gällande förordning om godkännande av fordon.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

53 §. Register över typgodkännanden. Paragrafen motsvarar i huvudsak 39 § i den gällande fordonslagen.

I det föreslagna *1 mom.* föreskrivs det om förande av ett register över typgodkännanden. Transport- och kommunikationsverket ska föra ett separat register över de typgodkännanden det utfärdar. I registret antecknas uppgifterna i intyget över typgodkännande och de testresultat som fogats till intyget, t.ex. uppmätta värden av avgasutsläpp och buller. Registret över typgodkännanden av fordon ska användas både vid registrering och när importörer förhandsanmäler importerade fordon till registret. Registret över typgodkännanden innehåller inga personuppgifter. I egenskap av ett register som förs av en myndighet är typgodkännandepuppgifterna offentliga och tillgängliga för alla. Affärshemligheter får dock inte lämnas ut. I praktiken ska Transport- och kommunikationsverket självt ta ställning till vilka av de uppgifter om de typer den själv godkänt som kan betraktas som affärshemligheter. Om uppgifterna fås t.ex. av en fordonstillverkarens representant i Finland kan representanten framföra sin uppfattning om vilka uppgifter som är konfidentiella.

I *2 mom. 1 och 2 punkten* föreskrivs det att uppgifter som innehåller affärshemligheter trots bestämmelserna om sekretess får lämnas till besiktningsförrättare och till den som utför registreringar, om uppgifterna är nödvändiga för utförande av besiktningsuppdrag eller registreringsuppdrag. Dessutom får uppgifter enligt *3 punkten* lämnas till den tekniska tjänst som på basis av ett avtal med produkttillverkaren övervakar produktionens överensstämmelse med kraven för utförande av tillsynsuppdrag, och enligt *4 punkten* lämnas till beviljare av enskilt godkännande för ett enskilt godkännande av fordon. Uppgifter får enligt *5 punkten* ges även för uppdrag som gäller tekniska vägkontroller. Dessa sammanslutningar som sköter offentliga förvaltningsuppdrag behöver uppgifterna för skötseln av sina uppgifter och får inte överlåta dem vidare. Dessutom får uppgifter enligt *6 punkten* lämnas till godkännandemyndigheten i en annan EES-stat för ömsesidigt erkännande av ett godkännande eller till marknadskontrollmyndigheten i en annan EES-stat för marknadskontroll. Punkten behövs även i fortsättningen i fråga om nationellt typgodkännande.

Sekretessen överförs på den som använder uppgifterna i registret, eftersom bestämmelser om sekretess för den som utför registreringar, besiktningsförrättare och fordonskontrollanter finns någon annanstans och eftersom bestämmelser om sekretess för tekniska tjänster eller godkända sakkunniga som övervakar överensstämmelsen finns i 65 §.

54 §. Erkännande av typgodkännanden. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om erkännande i Finland av sådana EU-typgodkännanden som Turkiet beviljat. Bestämmelsen grundar sig på ett ömsesidighetsavtal mellan EU och Turkiet. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 39 a § i den gällande fordonslagen.

Enligt *1 mom.* ska godkännandemyndigheten erkänna EU-typgodkännanden som Turkiet har beviljat i enlighet med ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Enligt *2 mom.* ska erkännandet även gälla nationella typgodkännanden av små serier som Turkiet har beviljat i enlighet med de EU-förordningar som nämns i 1 mom. En förutsättning är att det inte finns grundad anledning att misstänka att de tekniska bestämmelser enligt vilka godkännandet har beviljats inte motsvarar åtminstone de tekniska krav som i Finland gäller för nationellt typgodkännande av små serier.

55 §. *Lämnande av uppgifter om nationellt typgodkännande av små serier som beviljats i Finland.* Paragrafen motsvarar delvis det gällande 13 c § 2 mom. i statsrådets förordning om godkännande av fordon. Bestämmelsen gäller dock inte längre EES-staterna och Åland, eftersom bestämmelser om lämnande av uppgifter till myndigheterna i dessa stater finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

56 §. *Beviljande av undantag vid typgodkännande.* Paragrafen motsvarar 39 b § i den gällande fordonslagen och 21 § i statsrådets förordning om fordonets konstruktion och utrustning. Enligt vad som föreslås ska Transport- och kommunikationsverket för fordon få bevilja smärre undantag från de krav som ställs på fordonet i de bestämmelser och föreskrifter om nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier som utfärdats med stöd av fordonslagen, om omfattningen av fordonets tillverkningsserie eller fordonets användningsändamål eller exceptionella konstruktion förutsätter det. En förutsättning är också att undantaget inte äventyrar trafiksäkerheten eller snedvrider konkurrensen. Avsikten är inte att ändra godkännandepraktiken med anledning av den föreslagna bestämmelsen. De undantag som gäller EU-typgodkännanden ska grunda sig på EU-förordningarna om typgodkännande av fordon.

57 §. *När typgodkännanden upphör att gälla.* Paragrafen motsvarar 46 b § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreskrivs det om när giltighetstiden för typgodkännandet av ett typgodkänt fordon upphör. I 59 och 66 § föreskrivs det om godkännandemyndighetens i 1 mom. 3 punkten avsedda rätt att återkalla typgodkännanden.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att innehavaren av ett typgodkännande utan dröjsmål ska underrätta godkännandemyndigheten om att typgodkännandets giltighetstid löper ut, om detta beror på att nya bestämmelser eller föreskrifter om registrering, försäljning eller ibruktagande av ett fordon träder i kraft eller på att tillverkningen av ett typgodkänt fordon upphör slutgiltigt.

De föreslagna 3 och 4 mom. motsvarar 16 b § 1 och 2 mom. i statsrådets gällande förordning om godkännande av fordon.

Enligt 5 mom. ska typgodkännanden av fordonstyper som tillverkats innan produktionen upphörde fortsätta att gälla för registrering eller ibruktagande, om produktionen av fordon som motsvarar en godkänd fordonstyp upphör slutgiltigt och frivilligt. Giltigheten för typgodkännandet ska dock upphöra, om de nya krav som gäller för typen blir obligatoriska vid registrering eller ibruktagande.

58 §. *Krav som gäller nationellt typgodkännande av små serier.* Ett fordon som beviljas nationellt typgodkännande av små serier ska enligt det föreslagna 1 mom. till sina miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper uppfylla kraven för EU-typgodkännande.

I 2 mom. föreskrivs om ibruktagandet av de alternativa krav som avses i ramförordningarna.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

59 §. *Kvantitativa begränsningar som tillämpas vid nationellt typgodkännande av små serier.* Antalet fordon av en och samma typ som årligen registreras i Finland, som tas i bruk första gången och har beviljats nationellt typgodkännande av små serier, ska enligt den föreslagna paragrafen stämma överens med maximiantalen i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

60 §. *Anmälan om E-typgodkännande till godkännandemyndigheten i en annan stat.* Den föreslagna paragrafen innehåller en informativ hänvisning till Genèveöverenskommelsen och de reglementen som fogats till den. Det förfarande som avses i dessa ska tillämpas vid anmälan om beviljat, ändrat, vägrat och återkallat E-typgodkännande till en godkännandemyndighet i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga.

61 §. *Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven.* Paragrafen motsvarar 42 § i den gällande fordonslagen.

I lagen ska det föreskrivas om skyddsåtgärder för den händelse att fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning inte stämmer överens med kraven på den godkända typen. Förfarandena i ett sådant fall är olika beroende på om det är fråga om en produkt som har godkänts i Finland eller någon annanstans. I paragrafen föreskrivs det om produkter som har godkänts i Finland. I *1 mom.* räknas de åtgärder upp som en godkännandemyndighet ska vidta efter att ha upptäckt eller fått kännedom om att de produkter den godkänt står i strid med kraven. Godkännandemyndigheten ska enligt förslaget vidta åtgärder för att säkerställa att de tillverkade fordonen, systemen, komponenterna, separata tekniska enheterna och delarna eller den tillverkade utrustningen på nytt fås att stämma överens med kraven på den godkända typen. Godkännandemyndigheten ges i den föreslagna *1 punkten* rätt att temporärt eller permanent förbjuda att sådana fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller sådan utrustning som inte uppfyller kraven tillverkas, saluförs, säljs eller överlåts på annat sätt samt används. Godkännandemyndigheten kan enligt den föreslagna *2 punkten* även kräva att sådana ändringar görs i fordonen, systemen, komponenterna, de separata tekniska enheterna, delarna eller utrustningen att kraven uppfylls, och kräva att resultatet påvisas. Godkännandemyndigheten kan enligt *3 punkten* också förplikta den ekonomiska aktören att offentligt meddela att fordonen, systemen, komponenterna, de separata tekniska enheterna, delarna eller utrustningen inte stämmer överens med kraven. För att garantera konsumenternas säkerhet ska godkännandemyndigheten också själv kunna lämna ett sådant meddelande, om den ekonomiska aktören inte gör det. I sådana fall offentliggörs meddelandet på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad. Meddelandet ska kunna lämnas trots de bestämmelser om sekretess som gäller utlämnande av uppgifter också i sådana fall när det innehåller information som kan betraktas som affärshemlighet.

Det gäller också att bereda sig på att inga av de ovannämnda åtgärderna leder till resultat. Då återstår möjligheten att återkalla typgodkännandet. Bestämmelser om detta ska enligt förslaget finnas i *2 mom.*

62 §. *Vite och hot om tvångsutförande i samband med åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det att godkännandemyndigheten ska kunna förena ett förbud och ett åläggande med vite eller med hot om tvångsutförande.

63 §. *Kostnader för åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven.* I paragrafen föreskrivs det om godkännandemyndighetens rätt att förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna, om godkännandemyndigheten utövar någon av de rättigheter som avses i 61 §, artikel 52 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 49 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 44 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. Detta är motiverat för att garantera konsumenternas säkerhet, så att tillverkaren, importören eller säljaren bär det ekonomiska ansvaret för bristande överensstämmelse.

64 §. *Anmälan om att i Finland E-typgodkända typer inte stämmer överens med kraven.* Paragrafen motsvarar delvis 43 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen stryks separata omnämnananden av godkännandemyndigheterna i EES-staterna och landskapet Åland, eftersom bestämmelserna om dessa i fortsättningen ingår i ramförordningarna. Enligt paragrafen ska godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar det aktuella E-reglementet underrättas om de åtgärder i samband med E-typgodkännande som förutsätts när typer inte stämmer överens med kraven. I en sådan anmälan ska trots bestämmelserna om sekretess kunna ingå sådana uppgifter som är nödvändiga för att göra anmälan och som gäller åtgärder som förutsätts när en i Finland godkänd typ inte stämmer överens med kraven.

65 §. *I en annan stat E-typgodkända typer som inte stämmer överens med kraven.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 44 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås bli föreskrivet om förfarandet vid upptäckt av att sådana fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och delar eller sådan utrustning som typgodkänts i en annan stat som tillämpar E-reglementet i fråga och som åtföljs av ett intyg över överensstämmelse eller godkännandemärke inte stämmer överens med kraven på den godkända typen. Godkännandemyndigheten ska då begära att den stat som meddelat typgodkännande ska kontrollera att tillverkade fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller tillverkad utrustning stämmer överens med kraven på den godkända typen. Utgångspunkten är att varje stat som beviljat ett godkännande vidtar åtgärder enligt 59 § i fråga om sina egna godkännanden. Import- eller säljförbud kan inte ännu meddelas på denna grund, eftersom hela systemet baserar sig på erkännande av godkännanden som beviljats av godkännandemyndigheterna i en annan stat.

66 §. *Tillsyn över överensstämmelse med kraven vid produktion.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 45 § i den gällande fordonslagen. I det på typgodkännande baserade systemet är det viktigt att tillverkarna och tillverkarnas representanter, när de överläter fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning, ser till att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen till sin konstruktion och utrustning samt sitt skick stämmer överens med den godkända typen eller förutsättningarna för CE-märkningen. Bestämmelser om detta ska enligt förslaget finnas i 1 mom.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om tillverkarens och tillverkarens representants skyldighet att utan dröjsmål underrätta godkännandemyndigheten om sådana uppgifter om bristande överensstämmelse hos en typ som kan leda till att typgodkännandet återkallas.

Enligt 3 mom. ska godkännandemyndigheten innan typgodkännande beviljas försäkra sig om ett tillräckligt förfarande för att garantera effektiv tillsyn över överensstämmelse med kraven.

I 4 mom. föreskrivs det om den tidsperiod inom vilken godkännandemyndigheten eller den tekniska tjänsten ska bedöma hur de inledande bedömningarna och rutinerna för produktöverensstämmelse fungerar samt omfattningen av de skriftliga tillsynsplanerna för produkterna. Utgångspunkten är att intervallet ska vara 12 månader, men av särskilda skäl kan bedömningen göras med 12–24 månaders mellanrum. Ett särskilt skäl kan t.ex. vara att ett mer frekvent bedömningsintervall anses onödigt på basis av riskbedömningsmetoderna.

I 5 mom. ingår en hänvisning till Genèveöverenskommelsen och EU-förordningarna, i vilka det föreskrivs om det förfarande som i fråga om E-typgodkännande och EU-typgodkännande tillämpas vid tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven.

I 6 mom. föreslås en informativ hänvisning till EU-förordningarnas bestämmelser om dokumenterade tillsynsplaner och om rutiner för produktöverensstämmelse.

Enligt 7 mom. ska det förfarande som föreskrivs i EU-förordningarna iakttas i fråga om nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

I det föreslagna 8 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

67 §. Avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven. Paragrafen motsvarar i huvudsak 46 § i den gällande fordonslagen. Avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven ska dock i fortsättningen gälla endast nationellt typgodkännande och E-typgodkännande. Avtalet kan inte längre gälla EU-typgodkännande, eftersom EU-förordningarna inte möjliggör ett sådant avtal.

I 1 mom. föreskrivs det om godkännandemyndighetens möjlighet att förutsätta att den som ansöker om nationellt typgodkännande ingår ett avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven med en utsedd teknisk tjänst, och den som ansöker om E-typgodkännande ingår ett avtal med en i 69 § avsedd godkänd sakkunnig. I avtalet ska det enligt förslaget avtalas om de förfaranden som hänför sig till tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven och om innehållet i tillsynen. Avtalet ska också fogas till handlingarna i ansökan om typgodkännande.

I 2 mom. ges den som ansöker om typgodkännande med avvikelse från 1 mom. möjlighet att ingå det nämnda avtalet för viss tid med godkännandemyndigheten, om det inte går att finna en sådan utsedd teknisk tjänst eller godkänd sakkunnig som inom en skälig tid och till rimliga kostnader kan utföra den tillsyn över produktionens överensstämmelse som hänför sig till godkännandet. Avsikten med detta är att de inhemska företag som tillverkar produkter inte försätts i en position där deras konkurrenskraft blir lidande av oskäligt höga tillsynskostnader.

Enligt 3 mom. ska det i avtalet kommas överens om hur tillsynen verkställs. Enligt momentet ska den som ansöker om typgodkännande eller bedömning svara för kostnaderna för tillsynen.

I 4 mom. föreskrivs det om skyldigheten för innehavaren av ett typgodkännande att utan dröjsmål underrätta godkännandemyndigheten om att avtalet om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven har ändrats eller upphört att gälla.

I 5 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

68 §. Behörighet för den som utför tillsyn över överensstämmelse med kraven. Paragrafen motsvarar 46 a § i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 1 mom. ges godkännandemyndigheten rätt att när som helst kontrollera tillsynsmetoderna i fråga om överensstämmelse med kraven vid produktionsenheterna för de produkter den godkännt. På så vis blir det möjligt för godkännandemyndigheten att ingripa, om den konstaterar att det finns problem med överensstämmelsen hos typgodkända produkter.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om den behörighet som den som utför tillsynen har. Godkännandemyndigheten, den utsedda tekniska tjänsten och den godkända sakkunniga ska ha rätt att för tillsynen få tillträde till platser där fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning tillverkas, lagras, säljs, installeras, repareras och kontrolleras. För det andra ska godkännandemyndigheten, den utsedda tekniska tjänsten och den godkända sakkunniga ha rätt att ta prov på produktionen och med bestämda intervaller utföra tester eller kalkyler som föreskrivs i standarder som tillämpas med stöd av den föreslagna lagen eller E-reglementen, eller utföra sådana andra tester eller kalkyler som behövs för tillsynen över överensstämmelse

med kraven. Med sådana andra tester eller kalkyler som behövs kan t.ex. avses tester eller kalkyler som hänför sig till tillsynen över sådana krav i fråga om vilka det inte finns några särskilda bestämmelser i standarder och E-reglementen. För det tredje ska godkännandemyndigheten, den utsedda tekniska tjänsten och den godkända sakkunniga ha rätt att vid behov få tillgång till material som behövs för att kontrollera kvaliteten och överensstämmelsen med kraven i fråga om varje godkänd typ eller CE-märkt produkt. Detta är nödvändigt bl.a. för att kontrollera i vilken utsträckning felaktiga produkter produceras. För det fjärde ska godkännandemyndigheten, den utsedda tekniska tjänsten och den godkända sakkunniga ha rätt att kontrollera tillsynsmetoderna i fråga om produktionens överensstämmelse med kraven. Detta är nödvändigt för att kontrollera tillverkarens egen kvalitetskontroll.

I 3 mom. förbjuds kontroll och tillsyn i utrymmen som används för boende av permanent natur, eftersom inspektionen inte utförs för att utreda brott eller trygga grundläggande fri- och rättigheter. Eftersom den tekniska tjänsten inte fattar några beslut om behövliga åtgärder med anledning av produktionens överensstämmelse med kraven, är det inte nödvändigt att i lagen ta in någon bestämmelse om omprövning.

I 4 mom. föreskrivs det att 39 § i förvaltningslagen ska iakttas vid kontroll och tillsyn.

I det föreslagna 5 mom. ingår en bestämmelse om rätten att få handräckning av polisen.

Enligt 6 mom. kan godkännandemyndigheten ge tillverkaren en anmärkning eller varning och ålägga tillverkaren att avhjälpa bristerna inom skälig tid, om tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven inte utförs på det sätt som förutsätts i avtalet.

I momentet föreskrivs dessutom om återkallande av godkännandet. Detta är det yttersta alternativet i fråga om avtalsbrott även i sådana fall då något fel inte upptäcks i själva produkten, men tillverkaren inte samtycker till den tillsyn som föreskrivs i lag och om vilken överenskommit i avtalet. Beroende på förseelsens art kan återkallelsen vara tidsbunden eller permanent. En återkallelse ska föregås av en anmärkning eller varning.

69 §. Godkända sakkunniga. I paragrafen föreskrivs i huvudsak på motsvarande sätt som i 48 § i den gällande fordonslagen om godkända sakkunniga. Det föreslagna 1 mom. innehåller denna definition. En godkänd sakkunnig kan godkännas för klass HA eller klass HC. Godkända sakkunniga i klass HC är i praktiken aktörer inom besiktningsbranschen. Godkända sakkunniga i klass HC ger i regel utredningar om fordonens överensstämmelse med kraven för enskilt godkännande, registreringsbesiktning, ändringsbesiktning och kopplingsbesiktning. Aktörer i klass HC säkerställer alltså att enskilda fordon överensstämmer med kraven. De utredningar som en godkänd sakkunnig i klass HA ger är gångbara för alla godkännanden för vilka en sakkunnig i klass HC ger utredningar och dessutom för nationellt typgodkännande samt för nationellt typgodkännande av små serier och tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven.

Det föreslås att det i 2 mom. preciseras hurdana utredningar en godkänd sakkunnig kan göra. Momentet baserar sig på Transport- och kommunikationsverkets gällande anvisningar, men innehållet i anvisningen tas nu in i lag.

I 3 mom. föreskrivs det om behörighetskraven för godkända sakkunniga. Vid bedömning av kompetensen iakttas precis som för närvarande standarden SFS-EN ISO/IEC 17025 som gäller testning för bedömning av överensstämmelse hos produkter och standarden SFS-EN ISO/IEC 17021 som gäller bedömning av tillverkarens förfaranden för tillsyn över produktionens överensstämmelse. Med stöd av det bemyndigande att meddela föreskrifter som föreslås i 5 mom. ska Transport- och kommunikationsverket få utfärda närmare föreskrifter om tillämpningen av

standarderna. I praktiken innebär detta tillämpning av versionerna av standarderna. Avsikten är t.ex. att standarden SFS-EN ISO/IEC 17025:2017, som ersatt standarden SFS-EN ISO/IEC 17025:2005, ska tillämpas i fråga om behörighetsstandarderna för provnings- och kalibreringslaboratorier. Standardernas punkter om underentreprenad ska i praktiken inte tillämpas, eftersom det i lagen inte föreskrivs om möjligheten för en godkänd sakkunnig att överföra uppgifter som med stöd av tillstånd hör till en sådan.

Det föreslagna 4 mom. gäller bedömningsgrupper som tillsätts av godkännandemyndigheten. Bedömningsgruppen har till uppgift att bedöma den godkända sakkunnigas kompetens att bedriva verksamhet på det område som ansökan avser. Ett beslut om godkännande som sakkunnig baserar sig på en bedömningsrapport utifrån uppgifterna i de handlingar som den ansökande sakkunniga har lämnat in och utifrån bedömning av den sakkunniga på plats. En bedömning på plats ska enligt vad som föreslås i 71 § utföras av ackrediteringsorganet.

I det föreslagna 5 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

70 §. Godkännande av godkända sakkunniga. Paragrafen motsvarar Transport- och kommunikationsverkets gällande anvisning. Innehållet i anvisningen ska dock tas in i lagen för att det ska vara rättsligt bindande.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska på godkännande av godkända sakkunniga tillämpas de förfaranden som enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem gäller utseende av utsedda tekniska tjänster. Bestämmelser om dessa förfaranden finns i kapitel XV i den förordningen.

I 2 mom. föreskrivs det om tidtabellen för beslutet. Ett beslut om godkännande som godkänd sakkunnig ska fattas utan dröjsmål efter det att ackrediteringsorganet gjort en bedömning och det utlåtande eller ackrediteringsintyg som skrivits över den har gjorts och lämnats in. Till momentet fogas en bestämmelse om ett s.k. förenklat förfarande där kompetensområdet för en godkänd sakkunnig kan utvidgas redan innan ackrediteringsorganet har bedömt verksamheten inom kompetensområdet i fråga. I praktiken möjliggör förfarandet ett flexibelt sätt att reagera på om kraven på påvisande av överensstämmelse med kraven ändras så att det krävs en utredning av en godkänd sakkunnig. I praktiken beviljas utvidgningen till dess att ackrediteringsorganets beslut om bedömning av det utvidgade kompetensområdet har sänts till Transport- och kommunikationsverket.

I 3 mom. föreskrivs det om giltighetstiden för godkännande av godkända sakkunniga och om förnyad bedömning av godkända sakkunniga.

71 §. Godkända sakkunnigas skyldigheter. I paragrafen specificeras skyldigheterna för godkända sakkunniga. Paragrafen motsvarar 49 § 1 mom. i den gällande fordonslagen och 17 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon, men den kompletteras och preciseras genom bestämmelser som för närvarande ingår i de anvisningar som Transport- och kommunikationsverket meddelat.

72 §. Tillsyn över utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga. Paragrafen motsvarar i huvudsak 49 § 2 mom. i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreskrivs dock inte längre om tillsynen över utsedda tekniska tjänster, med undantag för befogenheterna enligt 3 mom., eftersom bestämmelser om tillsynen över utsedda tekniska tjänster finns i EU-förordningarna. Det är således inte längre möjligt att utfärda nationella bestämmelser.

Tillsynen över godkända sakkunniga ska enligt det föreslagna *1 mom.* skötas av godkännandemyndigheten. Godkännandemyndigheten ska övervaka de godkända sakkunnigas verksamhet i fråga om de kontroller, mätningar, tester, kalkyler och utredningar som de godkända sakkunniga har godkänts att utföra. Tillsynen ska å ena sidan vara regelbunden, å andra sidan oväntad. I momentet föreskrivs på motsvarande sätt som i 17 § 2 mom. i statsrådets gällande förordning om godkännande av fordon att om det i samband med tillsynen över eller en förnyad bedömning av den godkända sakkunniga observeras bristande överensstämmelse, ska godkännandemyndigheten kräva korrigerande åtgärder inom en månad från det att kravet på korrigerande framställdes.

Det föreslagna *2 mom.* innehåller en informativ hänvisning till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L, ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem och Genèveöverenskommelsen. I dessa rättsakter föreskrivs det om tillsyn över utsedda tekniska tjänster.

Enligt *3 mom.* ska godkännandemyndigheten och den sakkunniga den anlitar ha rätt att för tillsynen få tillträde till sådana lokaler hos den tekniska tjänsten där verksamheten bedrivs. Momentet gäller utöver tillsynen över godkända sakkunniga även tillsynen över utsedda tekniska tjänster, eftersom det i EU-lagstiftningen inte föreskrivs om befogenheter i anslutning till tillsynen över utsedda tekniska tjänster. Det behövs således nationella bestämmelser om dessa. Denna rätt gäller inte utrymmen som används för boende av permanent natur. Godkännandemyndigheten ska också trots de bestämmelser om sekretess som gäller utlämnande av uppgifter i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet eller någon annan lag få tillgång till material som är nödvändigt med tanke på tillsynen och som gäller den tekniska tjänstens oberoende samt personal, system, anordningar och redskap liksom kontroller, mätningar, tester och kalkyler. För att tillsyn ska kunna verkställas ska materialet kunna fås också när det innehåller information som kan betraktas som affärshemlighet. För att kostnaderna för kontrollerna ska riktas i enlighet med principen om att "den som drar nytta betalar" föreslås det bli föreskrivet att kontrollerna ska verkställas på den utsedda tekniska tjänstens och godkända sakkunnigas bekostnad.

I det föreslagna *4 mom.* föreskrivs det att 39 § i förvaltningslagen ska iakttas vid tillsynen.

I det föreslagna *5 mom.* föreskrivs det om rätten att få handräckning av polisen.

73 §. Bedömning av en godkänd sakkunnigs verksamhet. Paragrafen motsvarar Transport- och kommunikationsverkets gällande anvisning. Innehållet i anvisningen ska dock tas in i lagen för att det ska vara rättsligt bindande.

74 §. Utseende och anmälan av tekniska tjänster samt kompetensområden för godkända sakkunniga. Paragrafen motsvarar den gällande 18 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om godkännandemyndighetens skyldighet att anmäla vilka tekniska tjänster som utför sådana tester som föreskrivs i E-reglementen samt på sin webbplats publicera kompetensområdena för utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga. Till paragrafen fogas ett nytt *1 mom.* med en informativ hänvisning till tillämpningen av förfarandet enligt Genèveöverenskommelsen.

75 §. Tjänsteansvar. Paragrafen är ny. Enligt det föreslagna *1 mom.* ska på anställda hos en godkänd sakkunnig och utsedd teknisk tjänst tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter uppgifter som enligt denna lag, ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L, ramförordningen om traktorer och släpfordon

till dem eller Genèveöverenskommelsen och E-reglementen hör till godkända sakkunniga eller utsedda tekniska tjänster.

Det föreslagna 2 mom. innehåller en informativ hänvisning till tillämpning av skadeståndslagen (412/1974).

76 §. Anmärkning och varning till godkända sakkunniga. I paragrafen föreskrivs det om bestämmande av påföljder i anslutning till tillsynen över godkända sakkunniga. Om en godkänd sakkunnig inte uppfyller föreskrivna krav och fortlöpande handlar i strid med bestämmelserna i 67 eller 69 §, kan godkännandemyndigheten ge den godkända sakkunniga en anmärkning eller varning. Bestämmelser om detta ska enligt förslaget finnas i 1 mom.

Godkännandemyndigheten ska enligt 2 mom. kunna förena en anmärkning eller varning med vite på det sätt som föreskrivs i viteslagen.

77 §. Återkallande av godkännande som beviljats en godkänd sakkunnig. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 50 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreskrivs det om godkännandemyndighetens möjlighet att återkalla ett godkännande som beviljats en godkänd sakkunnig, om en anmärkning eller varning som getts den godkända sakkunniga inte leder till att bristerna i verksamheten avhjälpas. Återkallandet gäller i regel för viss tid, men godkännandet kan återkallas helt och hållet, om väsentliga brister eller försummelser framkommit i verksamheten för den godkända sakkunniga.

78 §. Beviljande av enskilt godkännande. Det föreslagna 1 mom. motsvarar till sitt innehåll 50 b § i den gällande fordonslagen. Enligt momentet får enskilt godkännande beviljas endast nya fordon i kategori M, N eller O, alltså bilar eller bilsläpvagnar, som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången. Ett enskilt godkännande grundar sig delvis på ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, i vilken det föreskrivs bl.a. om intyg över enskilt fordonsgodkännande. Godkännandet av motsvarande fordon i andra fordonskategorier för användning i vägtrafik sker fortfarande vid registreringsbesiktning, eftersom de övriga EU-förordningarna inte innehåller bestämmelser om enskilt godkännande av fordon i kategori L, T, C, R eller S. Ett fordon som godkänns enskilt får inte vara typgodkänt. Ett typgodkänt fordon kan dock visas upp för enskilt godkännande, om det före den första registreringen har ändrats så att det beviljade typgodkännandet har upphört att gälla. Avsikten är att den möjlighet som beskrivs ovan inte ska kunna användas som omväg i situationer där ett fordons typgodkännande har upphört att gälla på grund av att ett krav som gäller ibruktage har trätt i kraft och det vid enskilt godkännande är möjligt att tillämpa alternativa krav som fordonet uppfyller. I sådana fall ska 122 §, som gäller fordon i slutserier, alltså tillämpas. För enskilt godkännande kan dessutom visas upp ett sådant typgodkänt fordon som i en annan EES-stat eller i landskapet Åland har beviljats ett nationellt typgodkännande av små serier som inte har erkänts i Finland. Vid etappvist typgodkännande ska typgodkännande under de sista etapperna kunna ersättas med enskilt godkännande. I praktiken kan detta tillämpas t.ex. när en typgodkänd lastbil förses med någon annan konstruktion.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen kontrolleras vid enskilt godkännande.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska bestämmelser om beviljare av enskilt godkännande finnas i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013). Enligt den lagen avses med beviljare av enskilt godkännande en serviceproducent med vilken Transport- och kommunikationsverket har ingått avtal om beviljande av enskilda godkännanden av fordon.

79 §. *Undantag från skyldigheten att bevilja enskilt godkännande.* Paragrafen motsvarar den gällande 18 b § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

I det föreslagna 1 mom. anges när ett fordon som beviljats typgodkännande eller enskilt godkännande och som efter godkännandet har ändrats, med avvikelse från 78 §, inte behöver föras till enskilt godkännande. Enligt momentet behöver ett fordon inte föras till enskilt godkännande, om ändringarna är sådana att de inte har någon inverkan på giltigheten för det godkännande som har beviljats fordonet eller på de uppgifter om fordonet som införs i registret.

I 2 mom. ingår ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket.

80 §. *Krav som gäller enskilt godkännande.* Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 50 c § i den gällande fordonslagen. Ett fordon som beviljas enskilt godkännande ska enligt 1 mom. till sina miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper uppfylla de krav som gäller för EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av små serier.

I 2 mom. föreskrivs det om ibruktagande av de alternativa krav som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

81 §. *Påvisande av överensstämmelse med kraven vid enskilt godkännande.* Paragrafen motsvarar 50 e § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås bestämmelser om de alternativa sätten att påvisa överensstämmelse med kraven hos komponenter, system och separata tekniska enheter i fordon som ska beviljas enskilt godkännande.

I 1 mom. förtecknas alternativa sätt för att vid enskilt godkännande påvisa överensstämmelse med kraven för vilka system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller vilken utrustning som helst till den del ändringarna inte uppenbarligen eller bevisligen har påverkat fordonets överensstämmelse med kraven. Bestämmelsen kan också tillämpas på typgodkända fordon som har ändrats redan före det enskilda godkännandet.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar 18 g § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

82 §. *Intyg över enskilt godkännande.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 50 f § i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att ett sådant intyg över enskilt godkännande som avses i artikel 45 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem i Finland utfärdas av dem som beviljar enskilt godkännande.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om intygets giltighet. Enligt förslaget ska ett intyg över enskilt godkännande vara giltigt i tre månader. Intygets giltighet ska dock upphöra om fordonet inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Om den som beviljar enskilt godkännande känner till att nya krav på ibruktagandet träder i kraft, ska beviljaren kunna anteckna den avvikande giltighetstiden för intyget. Intygets giltighet ska kunna förlängas utan något nytt enskilt godkännande, om det fordon som beviljats enskilt godkännande fortfarande uppfyller de krav som gällde då det första gången togs i bruk.

4 kap. Registrering av fordon och förhandsanmälan

83 §. Anmälan av fordons registeruppgifter. Den föreslagna paragrafen motsvarar 64 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås dessutom bestämmelser om anmälan av registeruppgifter som finns i statsrådets gällande förordning om registrering av fordon till den del bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

I 1 mom. föreskrivs det att ägaren av ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller till dess släpvagn är skyldig att registeranmäla de uppgifter och ändringar av dem som behövs vid första registreringen av ett fordon samt uppgifter om att fordonet avställt, påställt och avregistrerats slutligt. Om fordonet har flera ägare ska en av ägarna ha rätt att göra en registreringsanmälan. I enlighet med definitionen i 2 § 8 punkten i den föreslagna fordonslagen innefattar första registreringen de uppgifter som gäller ägande, innehav, den som ansvarar för användningen av bilen, trafikförsäkring och användningsändamål.

I 2 mom. föreskrivs det om fordonsinnehavarens rätt att göra en registreringsanmälan. Momentet motsvarar den gällande 3 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. Fordonets innehavare ska ha rätt att göra en registreringsanmälan endast om påställning och avställning av ett fordon, om ändring av fordonets användningsändamål eller ändring av verksamhetsställe för den sammanslutning som är fordonets innehavare. Om fordonet har flera innehavare ska en av innehavarna ha rätt att göra en sådan registreringsanmälan.

Fordonets ägare är således alltid skyldig att göra en registreringsanmälan. Innehavaren ska ha rätt att göra endast vissa registreringsanmälningar. Detta behövs t.ex. i fråga om fordon som ägs av finansieringsbolag.

Det föreslagna 3 mom. gäller registreringsanmälan om ett fordon som ägs av en minderårig. Momentet motsvarar i huvudsak den gällande 9 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

I 4 mom. föreskrivs det om den skyldighet försäkringsbolag och Trafikförsäkringscentralen har att anmäla uppgifter om trafikförsäkringar. Momentet motsvarar i huvudsak den gällande 53 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. Det föreslås dock att bestämmelsen preciseras så att anmälningsskyldigheten inte gäller förflyttnings- och gränsförsäkringar. Transport- och kommunikationsverket har ingen användning av separata anmälningar om dessa försäkringar.

Enligt det föreslagna 5 mom. är den som ansvarar för användningen av en bil skyldig att göra en registreringsanmälan när en uppgift som gäller den som ansvarar för användningen av bilen ska registreras, ändras eller avregistreras.

Enligt 6 mom. anses ett fordon ha påställt vid den första registreringen.

84 §. Bestämmelser om registreringsanmälan. Paragrafen motsvarar 64 § 1 mom. i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås dessutom bestämmelser om anmälan av registeruppgifter som finns i statsrådets gällande förordning om registrering av fordon till den del bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om registreringsanmälan. Kunderna kan göra registreringsanmälningar via den elektroniska tjänst som tillhandahålls av den som utför registreringar. Utöver de elektroniska servicekanalerna ska det vara möjligt att göra registreringsanmälan personligen på en avtalsregistrerares verksamhetsställe.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar den bestämmelse i 5 § 3 mom. i statsrådets gällande förordning om registrering av fordon som gäller försäkringsbolags skyldighet att göra en registreringsanmälan om ändring av trafikförsäkringsuppgifter.

De föreslagna 3–5 mom. motsvarar den gällande 6 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

De föreslagna 6 och 7 mom. motsvarar den gällande 7 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

I 8 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

85 §. Registrering för bilinteckning. Paragrafen motsvarar 38–41 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. Bestämmelser om bilinteckning och om de fordon som ska antecknas i registret för detta ändamål, om ansökan om inteckning och om anteckning av inteckning i registret finns i lagen om inteckning i bil (810/1972).

86 §. Anteckning av registreringen. Paragrafen motsvarar den gällande 10 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

87 §. Användning av ett fordon innan ett registreringsbeslut har fattats. Paragrafen motsvarar den gällande 11 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

88 §. Anmälningar till EES-stater och till landskapet Åland. Paragrafen motsvarar den gällande 52 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

89 §. Undantag från registreringsskyldigheten. Den föreslagna paragrafen motsvarar 64 a § i den gällande fordonslagen. I paragrafen tas det in en förteckning över fordon som inte omfattas av registreringsskyldigheten och som således inte omfattas av anmälningsskyldigheten i 83 §. Det är inte heller möjligt att registrera dessa fordon.

90 §. Den som ansvarar för användningen av en bil. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att om ingen fysisk person har registrerats som ägare eller innehavare av en bil, ska i registret antecknas den som ansvarar för användningen av bilen. Personuppgiftsansvarig för trafik- och transportregistret är Transport- och kommunikationsverket. En som ansvarar för användningen av en bil krävs t.ex. åtminstone för företagsägda bilar. Den som ansvarar för användningen av en bil ska anmälas till trafik- och transportregistret i samband med den första registreringen.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska den som i registret antecknas som den som ansvarar för användningen av en bil vara en i Finland bosatt myndig fysisk person. Den som ansvarar för användningen av en bil ska ha kör rätt åtminstone för kategori B. Han eller hon ska vara bilens huvudsakliga förare eller, om bilen inte har någon huvudsaklig förare, ha uppgifter om bilens förare.

91 §. Förhandsanmälan. Paragrafen motsvarar 65 § i den gällande fordonslagen. I den föreslagna paragrafen tas det in grundläggande bestämmelser om förhandsanmälan. Enligt 1 mom. anmäls genom förhandsanmälan uppgifter om ett nytt fordon till Transport- och kommunikationsverket innan fordonet tas i bruk för första gången i Finland och alltså också före första registreringen. Också ett icke färdigbyggt fordon kan förhandsanmälas. Förhandsanmälan kan göras endast i fråga om typgodkända fordon vars tekniska uppgifter och godkännandeuppgifter redan har förts in i registret.

92 §. Förhandsanmälare. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 65 a § i den gällande lagen. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om förhandsanmälar. I momentet föreskrivs det exakt vem som har rätt att göra en förhandsanmälan. Förhandsanmälan kan göras av fordons-tillverkaren eller dennes representant. Om fordonet dock har förts in i landet av någon annan än tillverkaren eller dennes representant, får anmälan göras av importören.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om villkoren för förhandsanmälare. Enligt 1 punkten ska förhandsanmälar vara en i Finland registrerad juridisk person. Med tanke på näringsfrihet och icke-diskriminering kan rätten inte begränsas till fordonstillverkaren och tillverkarens representant. Rätten att förhandsanmäla ska på tillbörliga villkor utsträckas till att också gälla andra fordonsimportörer än tillverkarnas representanter. Enligt 2 punkten ska förhandsanmälar också vara ett i bilskattelagen avsett registrerat bilskatteombud, om sammanslutningen förhandsanmälar bilskattebelagda fordon, eller ett ombud som är registrerad kreditkund hos Tullen, om sammanslutningen förhandsanmälar andra än bilskattebelagda fordon som den importerar från ett land utanför EES-området. Registrering som skattskyldig krävs dock inte, om den som gör förhandsanmälan för in sådana fordon för vilka det inte tas ut bilskatt, t.ex. mopeder eller traktorer. En sådan förhandsanmälare ska dock vara kreditkund hos Tullen, om importen sker utanför EES-området. Förhandsanmälar ska dessutom enligt 3 punkten vara solvent och sakkunnig. Förhandsanmälar ska uppfylla alla de krav som anges i punkterna i momentet.

Enligt 3 mom. ska förhandsanmälar få tillgång till de tekniska uppgifter om ett fordon's konstruktion och utrustning som är ett villkor för godkännande och till intyg över överensstämmelse för EU-typgodkända fordon eller intyg över typgodkännande för annat fordon. Fordonstillverkaren ger dessa till förhandsanmälar på dennes begäran.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs det att förhandsanmälar ska ingå ett avtal med Transport- och kommunikationsverket om lämnande av uppgifter via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det att den som avser att göra en förhandsanmälan ska visa för Transport- och kommunikationsverket att den uppfyller villkoren i 2 mom. 1–3 punkten och 3 mom.

93 §. Förhandsanmälningsintyg. Paragrafen motsvarar 2 § 12 punkten och 17 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

94 §. Fel i förhandsanmälan. Den föreslagna paragrafen motsvarar 65 b § i den gällande fordonslagen. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om förfaranden och åtgärder i sådana fall att det finns fel i förhandsanmälan. Med dessa förfaranden och åtgärder ska det säkerställas att uppgifterna i registret är korrekta.

Enligt 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket bestämma att ett fordon som förhandsanmäls av en förhandsanmälare ska genomgå registreringsbesiktning, om bestämmelserna om förhandsanmälan eller ett avtal om lämnande av uppgifter inte har följts eller om det i övrigt förekommit fel som är mer än obetydliga när förhandsanmälan gjordes. Enligt bestämmelsen ska Transport- och kommunikationsverket precis som för närvarande kunna förbjuda användningen av felaktigt gjorda förhandsanmälningar.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket kunna förbjuda förhandsanmälar att under viss tid göra förhandsanmälningar. En förutsättning är att förhands-

anmälares fordon redan tidigare har ålagts registreringsbesiktning eller att det i förhandsanmälan redan tidigare har förekommit sådana fel som förhandsanmälares har fått en anmärkning om.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska förhandsanmälares vara skyldig att rätta till felaktiga fordonsuppgifter i förhandsanmälan till den del som felen konstateras före första registreringen.

95 §. Första registrering av fordon. Paragrafen motsvarar i huvudsak 66 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås bestämmelser om förutsättningarna för första registrering. De allmänna förutsättningarna för den första registreringen av ett fordon är att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning, om inte fordonet med stöd av 133 § är befriat från registreringsbesiktning, att fordonet uppfyller de krav som gäller i Finland vid tidpunkten för det första ibruktageandet eller därefter, att inget skrotningsintyg har utfärdats i fråga om fordonet, att behörig utredning läggs fram om betalning av skatter och avgifter som hänför sig till fordonet, om äganderätten till fordonet och om fordonsinnehavaren samt om att föreskriven trafikförsäkring tecknats, och att registeranmälan görs om vem som ansvarar för användningen av bilen, om ingen fysisk person anmäls som ägare eller innehavare av bilen. Motsvarande utredningar ska läggas fram vid omregistrering och ändringsregistrering av fordonet.

Om det har utfärdats ett skrotningsintyg för fordonet, får fordonet inte registreras första gången i Finland och således inte heller påställas i Finland. Ett skrotningsintyg är ett intyg över att ett fordon har överlåtits för skrotning. Detta gäller närmast skrotningsintyg som utfärdats i en annan EES-stat, eftersom ett fordon som tidigare varit registrerat i Finland inte längre kan registreras för första gången enligt nuvarande praxis. Om ett skrotningsintyg gäller ett fordon som tidigare har registrerats första gången i Finland, kan fordonet inte längre påställas.

96 §. Registreringsintyg. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 66 a § 1 mom. i den gällande fordonslagen. I 1 mom. föreskrivs det om utfärdande av del I av registreringsintyget till fordonets ägare eller innehavare. Transport- och kommunikationsverket ska alltid utfärda del I av registreringsintyget i samband med den periodiska besiktningen. I samband med registreringsanmälan utfärdas del I av registreringsintyget endast till ägare eller innehavare av sådana fordon och släpvagnar till dem vars största tillåtna massa i vägtrafiken överstiger 3 500 kilogram. Sådana fordon är i praktiken fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄ samt motsvarande äldre fordonskategorier. Del I och del II av registreringsintyget ges på begäran till fordonets ägare och del I av registreringsintyget till fordonets innehavare.

I 2 mom. föreskrivs det om utfärdande av del II av registreringsintyget. Del II utfärdas endast på begäran i samband med registreringsanmälan.

Enligt 3 mom. ska i del I av registreringsintyget antecknas uppgifter om fordonets ägare och innehavare samt fordonets tekniska uppgifter. Del II av registreringsintyget är avsedd för anmälan av förändringar i registeruppgifterna.

Enligt 4 mom. kan den som utför registreringar på begäran ge en kopia av del I av registreringsintyget. Enligt vad som föreslås ska kopian vara i kraft i sex månader.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det att i fordon som används i internationell trafik ska del I av registreringsintyget medföras under körning. I trafik inom landet behöver del I av registreringsintyget således inte medföras under körning.

97 §. Uppgifter och mått som ska antecknas i registreringsintyget. Paragrafen motsvarar den gällande 55 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

98 §. *Certifikat.* Paragrafen motsvarar 66 a § 1 mom. i den gällande fordonslagen. På begäran ska Transport- och kommunikationsverket enligt vad som föreslås i paragrafen också bevilja ett certifikat till den som gör en förhandsanmälan enligt 92 § eller till den i registret antecknade fordonsägaren.

99 §. *Registreringsskyltar och registreringstecken.* Paragrafen motsvarar 66 a § 3 mom. i den gällande fordonslagen. När fordon registreras första gången ska Transport- och kommunikationsverket enligt vad som föreslås i 1 mom. överlämna registreringsskyltar med det registreringstecken som identifierar fordonet. Registreringsskyltar ska vid behov också överlämnas för fordon som påställs. De kan behövas t.ex. om registreringsskyltarna har återlämnats eller de av någon annan orsak inte finns. Registreringstecknet ändras i regel inte under fordonets livscykel eller före den slutliga avregistreringen av fordonet. Registreringstecknet får dock ändras i samband med att en registreringsskylt har blivit stulen. Genom att byta ut tecknet kan man minska risken för misstag vid myndighetstillsynen. Registreringstecknet kan också bli utbytt när ägaren av fordonet skaffar ett specialtecken för sitt fordon. Registreringstecknet och registreringsskyltarna ska vara tydligt urskiljbara.

I 2 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

100 §. *Fastsättning av registreringsskyltar.* Paragrafen motsvarar i stort den gällande 22 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

I 3 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

101 §. *Användning av registreringsskyltar.* Paragrafen motsvarar i stort den gällande 23 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

102 §. *Förstörda eller förkomna registreringsskyltar.* Paragrafen motsvarar den gällande 24 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

103 §. *Tillverkning av registreringsskyltar och förflyttningsmärken.* Paragrafen motsvarar den gällande 57 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

Enligt 211 § 1 mom. 4 punkten i lagen om transportservice får Transport- och kommunikationsverket, när det gäller tillstånds- och registerverksamhet, till en privat eller offentlig tjänsteleverantör överföra produktionen av intyg, dokument och identifieringstecken och utlämnande av dem till kunder samt mottagande av kort och tillstånd som returneras. Enligt förarbetena till bestämmelsen (RP 145/2017 rd, s. 206) avses med identifieringstecken i 4 punkten t.ex. certifikat, registreringsskyltar, flyttningstillstånd och provnummerskyltar. Med produktion avses både fysisk framställning och elektronisk produktion av identifieringstecken. Enligt bestämmelsen kan Transport- och kommunikationsverket således också överföra tillverkningen av registreringsskyltar och förflyttningsmärken till en privat eller offentlig tjänsteleverantör under de förutsättningar som anges i V avd. 4 kap. i lagen om transportservice.

104 §. *Icke avhämtade registreringsintyg eller registreringsskyltar.* Paragrafen motsvarar den gällande 56 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

105 §. Nationalitetsbeteckning. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om nationalitetsbeteckningen och om vilka fordon som ska ha en sådan. Momentet motsvarar det gällande 27 § 1 mom. i statsrådets förordning om registrering av fordon.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om när ett fordon på begäran kan förses med sådana registreringsskyltar som saknar nationalitetsbeteckning. Momentet motsvarar det gällande 27 § 2 mom. i statsrådets förordning om registrering av fordon.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar i huvudsak 27 § 3 mom. i statsrådets gällande förordning om registrering av fordon.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

106 §. Anmälan om överlåtelse. Det föreslagna 1 mom. motsvarar den gällande 14 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. Fordonets förra ägare som avses i bestämmelsen kan också vara den till vilken överlåtelsen görs.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar den gällande 15 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar den gällande 16 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

107 §. Överföring av ett fordon till en ny ägare. Paragrafen motsvarar 66 a § 4 mom. i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreskrivs det att den förra ägaren av fordonet är skyldig att ge registreringsskyltarna till den nya ägaren av fordonet i samband med ägarbytet. Den förra ägaren är skyldig att också överlämna fordonets certifikat eller gällande registreringsintyg. Alternativt kan den förra ägaren göra en anmälan om överlåtelse när äganderätten till fordonet övergår till den nya ägaren. Enligt vad som föreslås kan den som i registret antecknats som fordonets ägare göra en anmälan om överlåtelse genom att uppge den nya ägarens namn, adress och datum för överlåtelsen. Genom att göra en anmälan om överlåtelse kan fordonets tidigare ägare försäkra sig om att de skatter och trafikförsäkringar som hänför sig till fordonet upphör att gälla på överlåtelsedagen, eftersom den nya ägaren inte kan ändra uppgifterna i överlåtelseanmälan, såsom t.ex. överlåtelsedagen. Efter att säljaren har gjort anmälan om överlåtelse kan säljaren inte längre göra andra anmälningar om fordonet. Fordonets nya ägare registrerar sin äganderätt till fordonet genom att godkänna anmälan om överlåtelse.

108 §. Ändringsregistrering av fordon. Den föreslagna paragrafen motsvarar 66 b § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås bestämmelser om förutsättningarna för ändringsregistrering. Med ändringsregistrering avses anteckning i registret av förändringar som i fråga om fordonet skett i uppgifterna om ägande, innehav, den som ansvarar för användningen av bilen, trafikförsäkring och användningsändamål.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om förutsättningarna för ändringsregistrering. Förändringar i ett fordonets registeruppgifter behöver inte registreras, om fordonet avställts för export och för registrering utomlands. Eftersom avsikten är att sådana förändringar inte förs in i registret, föreskrivs det i 2 mom. att förändringar i fordonets registeruppgifter inte kan anmälas för registrering.

109 §. Exportregistrering av fordon. De föreslagna 1–3 mom. motsvarar i stort den gällande 28 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

Paragrafens 3 mom. ändras dock så att exportregistrering kan göras för vilka fordon som helst oberoende av vilka tekniska krav fordonet uppfyller. För ett fordon som ska exportregistreras är det tillräckligt att fordonet överensstämmer med kraven i utlandet. Kravnivån är alltså mycket likartad som i villkoren för exporttillståndet, men fordonets brister får inte försämra trafiksäkerheten under transporten. Exportregistrering är en onödig åtgärd med tanke på påvisandet av överensstämmelse med kraven. Dessutom ändras 2 punkten så att den omfattar tävlingar som ordnas inom ramen för såväl det internationella bilsportförbundet som motorcykelsportförbundet. Ändringen är motiverad eftersom ordalydelsen i den gällande bestämmelsen är föråldrad och den inte täcker de tävlingar som ordnas för närvarande.

Det föreslagna 4 mom. motsvarar den gällande 30 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

110 §. Ansökan om exportregistrering. Paragrafen motsvarar den gällande 29 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

111 §. Exportregistreringens giltighetstid. Paragrafen motsvarar den gällande 31 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

112 §. Avställning. Den föreslagna paragrafens 1 och 2 mom. motsvarar 66 c § i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om anmälan om avställning av fordon. Anmälan ska göras den dag då användningen av fordonet i trafik upphör. Fordonet ska antecknas som avställt från och med den dag då anmälan gjordes. Av särskilda skäl kan dock en dag som infallit före den dag då anmälan gjordes antecknas som den dag då fordonet avställdes. Avsikten är att bestämmelsen ska tolkas restriktivt med beaktande av skälighetsaspekter. En särskild orsak kan t.ex. vara en polisrapport om en kollision, av vilken det tillförlitligt framgår att fordonet inte har kunnat användas i trafik efter ett visst datum.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska ett fordon som avställt vara belagt med användningsförbud. Detta innebär att ett fordon inte får användas i trafik. Ett undantag från huvudregeln är att fordon som har avställt dock får användas på väg eller någon annanstans fram till utgången av det dygn då avställningsperioden börjar. En avställningsperiod börjar från och med det att en anmälan om avställning har gjorts på behörigt sätt till registerföraren, om det inte är fråga om ett sådant särskilt skäl som avses i 1 mom., i samband med vilket en dag som infallit före den dag då anmälan gjordes antecknas som den dag då fordonet avställdes. En förutsättning är dock att fordonet har fastsatta registreringsskyltar.

De föreslagna 3 och 4 mom. motsvarar den gällande 12 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. I momenten görs dock språkliga korrigeringar.

113 §. Besiktning och användning av avställda fordon. Paragrafen motsvarar den gällande 6 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

114 §. Villkor för påställning av fordon. Den föreslagna paragrafen motsvarar 66 d § i den gällande lagen. Ett fordon behöver dock inte heller i fortsättningen i regel föras till registreringsbesiktning. Till denna del hänvisas till 134 § där det föreskrivs om registreringsbesiktning för fordon som påställs. Ett fordon anses ha påställts den dag då anmälan om påställning görs till den som utför registreringar.

I samband med anmälan om påställning kontrolleras det att fordonet har genomgått registreringsbesiktning om en sådan förutsätts enligt 134 §. För att andra fordon än fordon som måste genomgå registreringsbesiktning ska kunna köras i trafik direkt efter det att de påställts, ska

fordonet ha genomgått periodisk besiktning. Om den periodiska besiktningen inte förrättats är det dock inte heller i fortsättningen något hinder för att göra en registreringsanmälan om påställning. Avsikten är att det ska anges i registreringsintyget om den periodiska besiktningen inte har förrättats.

115 §. Skrotade eller på annat sätt förstörda fordon. Den föreslagna paragrafen motsvarar 66 e § i den gällande fordonslagen. En central avsikt med de föreslagna bestämmelserna är att ett fordon som registrerats i Finland kan avregistreras endast om fordonet inte längre kan påställas i Finland.

Enligt det föreslagna *1 mom.* ska en anteckning om slutlig avregistrering göras i registret endast om det utfärdats ett skrotningsintyg för fordonet. Också motsvarande skrotningsintyg från en annan EES-stat godkänns som grund för slutlig avregistrering.

I *2 mom.* föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

116 §. Provnummerintyg och provnummerskyltar. Det föreslagna *1 mom.* motsvarar 66 f § 1 mom. i den gällande fordonslagen. I momentet föreskrivs om ett provnummerintyg som ger rätt att använda ett fordon tillfälligt på väg eller på andra platser med provnummerskyltar, även om fordonet inte har registrerats första gången eller har avställts. Ett provnummerintyg kan precis som för närvarande beviljas ett affärsföretag, en inrättning eller någon annan sammanslutning som tillverkar, säljer, utrustar eller reparerar fordon eller som utövar transportverksamhet eller som bedriver forskning som gäller fordon. Tillstånd beviljas för högst ett år åt gången. Transport- och kommunikationsverket ska kunna återkalla ett provnummerintyg. Intyget kan också återkallas, om det används i strid med fordonslagen eller vägtrafiklagen eller i strid med bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem eller bestämmelserna om fordonsbeskattning. Transport- och kommunikationsverket ska kunna återkalla övriga provnummerintyg som en innehavare av ett intyg har, om innehavaren upprepade gånger handlat i strid med bestämmelserna, föreskrifterna eller villkoren eller om detta beteende annars är allvarligt. Möjligheten att återkalla alla intyg behövs i allvarliga fall av missbruk. Återkallande av ett enda intyg är inte en tillräcklig påföljd t.ex. för ett företag som har flera andra provnummerintyg till sitt förfogande.

De föreslagna *2–5 mom.* motsvarar den gällande 32 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

Det föreslagna *6 mom.* motsvarar den gällande 37 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

117 §. Förflyttningstillstånd. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 66 f § 2 mom. i den gällande fordonslagen och 34 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. Som ett i *3 mom.* avsett särskilt vägande skäl kan betraktas de situationer som avses i 1 mom. 5 och 6 punkten, men inte användning av fordonet i tävling.

I *3 mom.* föreskrivs det på grund av reformen av bilskattelagen om tidsfristen för skattefri användning av fordon. I momentet preciseras det att fordon som avses bli registrerade i Finland ska få användas i högst tre månader utan att skatt betalas, förutsatt att en anmälan om ibruktagande för fordonet har lämnats in till Skatteförvaltningen innan fordonet börjar användas i Finland. Den av Skatteförvaltningen bestyrkta anmälan om ibruktagande ska enligt förslaget medföras i fordonet då det används. Längden på tidsfristen motsvarar nuläget, men eftersom det inte längre föreskrivs om en tidsgräns på tre månader i bilskattelagen, ska motsvarande tidsfrist föreskrivas i fordonslagen.

118 §. Förflyttningsmärke. Paragrafen motsvarar den gällande 36 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

119 §. Tillfällig användning av fordon i trafik. Paragrafen motsvarar 66 f § 3 mom. i den gällande fordonslagen.

120 §. Tillfällig användning av pansarfordon i trafik. Paragrafen motsvarar den gällande 33 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

121 §. Förbud mot ny påställning av fordon som avregistrerats slutligt. Den föreslagna paragrafen motsvarar 68 § i den gällande fordonslagen. Enligt paragrafen ska ett fordon som avregistrerats slutligt med stöd av 115 § inte få påställas på nytt. Ett fordon's livscykel avslutas i och med att den slutliga avregistreringen antecknas i registret. Ett fordon får inte heller påställas på nytt, om den myndighet som beslutar om bilskatten har ställt upp ett registreringsförbud som villkor för bilskatteförmån och förmånen har kommit den som saken gäller till godo.

122 §. Fordon i slutserier. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll huvudsakligen 69 § i den gällande fordonslagen. Leveranskedjan för fordon från fabriken till kunden är lång. Fordonen levereras först till partiförsäljarnas eller importörernas lager och därifrån till detaljförsäljarna. En del av fordonen tillverkas och levereras på beställning, men flertalet levereras via nämnda kedja. Det kan gå flera månader i olika mellanlagringsskedet och framför allt innan den slutliga kunden uppenbarar sig.

När det i lagstiftningen ställs nya krav på fordonen och på system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning för fordon tillåts en skälig övergångsperiod som behövs för både leveranskedjan och det tekniska genomförandet av kraven, framför allt till den tidpunkt från och med vilken alla nya produkter ska uppfylla de nya kraven. I praktiken har det dock visat sig att i väntan på att i synnerhet dyra ändringar ska börja gälla försöker fordonstillverkarna, importörerna och säljarna ända till övergångsperiodens slut av kommersiella orsaker och konkurrensskäl föra in och sälja fordon som uppfyller den föregående generationens krav. Det har då ofta hänt att det lager som finns i landet på grund av recession, ökad arbetslöshet eller av någon annan motsvarande yttre orsak inte blivit sålt och infört i registret förrän den nya kravnivån trätt i kraft.

Bestämmelser om det undantagsförfarande som gäller fordon i slutserier finns inte bara i den föreslagna lagen, utan också i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. I fråga om de fordonskategorier som omfattas av tillämpningsområdet för dessa EU-förordningar tas i denna paragraf inte in bestämmelser till övriga delar än i fråga om den gräns för antalet fordon i kategorierna M, N och O som medlemsstaten enligt artikel 49 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ska välja nationellt.

I de föreslagna 1 och 2 mom. föreskrivs det om ett undantagsförfarande som gäller motorredskap och terrängfordon. I 1 mom. föreskrivs om tidsfristerna för förfarandet och i 2 mom. om gränsen för antalet fordonsexemplar. Avsikten är att motorredskap och terrängfordon ska omfattas av samma gräns för antalet fordon som fordonen i kategori T enligt ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om villkoren för beviljande av undantag för motorredskap och terrängfordon. I den föreslagna 1 punkten förutsätts det att fordonet har varit inom en EES-

stats territorium när giltighetstiden för typgodkännandet löper ut. I 2 *punkten* föreskrivs att ett fordon inte ska ha registrerats eller tagits i bruk när ett sådant krav som fordonet inte uppfyller har börjat gälla. En förutsättning för detta undantag är att villkoren i bägge punkter uppfylls.

I det föreslagna 4 *mom.* föreskrivs det om den gräns för fordonsantalet som tillämpas vid undantagsförfarande i fråga om fordon i kategorierna M, N och O.

Enligt det föreslagna 5 *mom.* ska Transport- och kommunikationsverket i trafik- och transportregistret göra en anteckning om undantag som beviljats ett fordon. I registret ska utöver de fordonskategorier som avses i paragrafen föras in uppgifter om fordon i kategorierna L och T, om vilka bestämmelserna ingår i ramförordningen om fordon i kategori L och i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

123 §. Förbud att ändra registeruppgifter. Paragrafen motsvarar 69 a § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att registret föra in ett tidsbegränsat ändringsförbud. En sådan anteckning hindrar att registeruppgifterna ändras. En anteckning om ändringsförbud kan göras endast om verket får veta om en uppenbar oklarhet i äganderätten till fordonet. I många fall ska det vara fråga om en brottsmisstanke som hänför sig till äganderätten till ett fordon eller en allvarlig tvist eller annan oklarhet som gäller äganderätten. En anteckning kan också göras om fordonets identitet är uppenbart oklar. I praktiken förutsätts det i regel att en brottsanmälan eller talan om äganderätt väcks vid domstol.

124 §. Handlingar som innehåller felaktiga uppgifter. Paragrafen motsvarar den gällande 54 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

5 kap. Användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland

125 §. Fordon som har registrerats i en EES-stat. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak den gällande 42 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. I 1 *mom.* ändras tullverket till Tullen och i 2 *mom.* till Skatteförvaltningen. Enligt bilskattelagen ska anmälningar om ibruktagande och andra anmälningar om skattefri användning lämnas till Skatteförvaltningen och ansökningar om skattefri användning görs till Skatteförvaltningen.

126 §. Fordon som har registrerats i stater som anslutit sig till Genève- och Wienkonventionerna. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak den gällande 43 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. I paragrafen ändras Europeiska gemenskapen till Europeiska unionen. I paragrafen preciseras dessutom behörighetsfördelningen mellan Skatteförvaltningen och Tullen så att den motsvarar bestämmelserna i den gällande bilskattelagen.

127 §. Fordon i arbetsuppgifter. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak den gällande 44 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. I paragrafen ändras tullmyndigheten till Skatteförvaltningen.

128 §. Fordon som har registrerats i andra stater. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak den gällande 46 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. I paragrafen preciseras behörighetsfördelningen mellan Skatteförvaltningen och Tullen så att den motsvarar bestämmelserna i den gällande bilskattelagen.

129 §. Fordon som registrerats i landskapet Åland. Paragrafen motsvarar den gällande 47 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

130 §. *Koppling av en utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn till en finländsk dragbil.* Paragrafen motsvarar den gällande 48 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

131 §. *Oregistrerade fordon i kategori L och motorslädar.* Paragrafen motsvarar i stort den gällande 50 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. I paragrafen preciseras behörighetsfördelningen mellan Skatteförvaltningen och Tullen så att den motsvarar bestämmelserna i den gällande bilskattelagen.

132 §. *Första registrering av ett fordon som för eget bruk har förts in till Finland vid inflyttning från utlandet.* Paragrafen motsvarar den gällande 51 § i statsrådets förordning om registrering av fordon.

6 kap. Besiktning av fordon

133 §. *Registreringsbesiktningsskyldighet.* Paragrafen motsvarar 60 § 1 mom. i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att innan ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplats till detta eller till dess släpvagn registreras första gången ska det ha godkänts vid en registreringsbesiktning.

I 2 mom. föreskrivs det om undantag från registreringsbesiktningsskyldigheten. Enligt momentet ska kravet på registreringsbesiktning inte gälla ett förhandsanmält och som färdigbyggt fordon godkänt fordon, vars typgodkännande gäller vid tidpunkten för den första registreringen och vars konstruktion eller utrustning inte ändrats till de delar som granskats vid typgodkännandet. Största delen av de personbilar som registerförs som nya är sådana. Som undantag nämns också fordon som beviljats enskilt godkännande i Finland, eftersom överensstämmelsen med kraven i fråga om nya fordon som omfattas av tillämpningsområdet för ramförordningen om bilar och släpfordon till dem inte ska konstateras vid registreringsbesiktning utan vid enskilt EU-fordonsgodkännande och ett sådant fordon som beviljats enskilt godkännande såsom färdigbyggt fordon inte behöver genomgå registreringsbesiktning. Ett fordon som i en annan stat har beviljats ett sådant nationellt typgodkännande av små serier som Finland har erkänt ska betraktas som ett i 1 mom. avsett typgodkänt fordon, och ett sådant nytt fordon behöver därför inte genomgå registreringsbesiktning om det har förhandsanmälts som ett färdigbyggt fordon.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska ett fordon som avses i 2 mom. dock visas upp för registreringsbesiktning, om fordonet efter typgodkännandet har utrustats för att användas som skolfordon eller för något annat särskilt ändamål. Registreringsbesiktning behövs för att behövliga uppgifter om fordonet ska kunna antecknas i registret. Utrustande av fordon för något annat särskilt ändamål kan t.ex. vara att utrusta fordonet med manöverorgan för personer med rörelsehinder. Däremot betraktas ändring av fordonets konstruktion så att det påverkar godkännandet av fordonet inte som utrustande av fordonet.

134 §. *Registreringsbesiktning av avställt eller avregistrerat fordon.* Paragrafen motsvarar 60 § 2 och 3 mom. i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om situationer där ett avställt fordon ska föras till registreringsbesiktning. I de föreslagna situationerna anses det vara motiverat att kontrollera bilens skick och identifieringsuppgifter och andra uppgifter som ska antecknas i registret.

Enligt 2 mom. ska ett fordons skick kontrolleras vid registreringsbesiktning av ett skadat fordon. Om besiktningsstället inte kan försäkra sig om fordonets skick, ska en tillförlitlig utredning över detta läggas fram.

I 3 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

135 §. Anmälning av fordon till registreringsbesiktning. Paragrafen motsvarar i stort den gällande 20 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

136 §. Innehållet i registreringsbesiktning. Paragrafen motsvarar 60 § 4 och 6 mom. i den gällande fordonslagen. I 1 mom. finns en bestämmelse om det centrala innehållet i en registreringsbesiktning.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att begagnade fordons skick ska kontrolleras i samband med registreringsbesiktning. Skicket behöver dock inte kontrolleras, om fordonet inte behöver genomgå periodisk besiktning. Ett begagnat fordons skick behöver inte heller kontrolleras vid registreringsbesiktning, om fordonet i en annan EES-stat eller i landskapet Åland har genomgått periodisk besiktning som är i kraft enligt beräkningssättet i Finland och som inom EU uppfyller kraven enligt bestämmelserna om periodisk besiktning.

De föreslagna 3–5 mom. motsvarar i huvudsak den gällande 21 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon. Bestämmelsen i 4 mom. om registreringsbesiktning av EU- och EG-typgodkända fordon gäller endast fordon i kategorierna L och T, eftersom fordon i kategorierna M, N och O vid beviljas enskilt godkännande i stället för godkännande vid registreringsbesiktning.

137 §. Registrering av uppgifter om registreringsbesiktning. Det föreslagna 1 mom. motsvarar i huvudsak den gällande 21 a § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

I 2 mom. föreslås dessutom ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

138 §. Registreringsbesiktningsintyg. Det föreslagna 1 mom. motsvarar 60 § 5 mom. i den gällande fordonslagen och 21 § 6 mom. i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar 60 § 5 mom. i den gällande fordonslagen. I momentet föreslås en bestämmelse om att registreringsbesiktningen för ett fordon som tas i bruk första gången ska gälla tre månader på samma sätt som för närvarande. Registreringsbesiktningen av ett fordon som tas i bruk första gången upphör dock att gälla före det, om giltighetstiden för typgodkännandet eller det enskilda godkännandet av fordonet upphör eller om fordonet inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Vid behov ska registreringsbesiktningens giltighet kunna förlängas med ett undantagstillstånd som i enlighet med 122 § beviljas typgodkända fordon. Med upphörande av giltigheten för enskilt godkännande avses upphörande av enskilt godkännande som i en annan EES-stat eller i landskapet Åland beviljats ett fordon som ska tas i bruk första gången. Registreringsbesiktningskyldigheten ska inte gälla nya fordon som såsom färdigbyggda fordon beviljats enskilt godkännande i Finland. Om den som förrättar registreringsbesiktningen känner till att giltighetstiden avviker från tre månader ska denne anteckna detta i intyget över besiktningen. Giltighetstiden för registreringsbesiktningen av ett begagnat fordon ska inte längre begränsas, eftersom fordonets överensstämmelse jämförs med kraven vid tidpunkten för det första ibruktagandet.

139 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning. Paragrafen motsvarar 60 a § i den gällande fordonslagen och 21 c § i statsrådets förordning om godkännande av fordon. I paragrafen föreslås bestämmelser om hur överensstämmelse med kraven kan påvisas vid registreringsbesiktning. I 1 mom. föreskrivs en skyldighet att visa upp ett intyg över överensstämmelse eller någon annan utredning om att fordonets konstruktion och utrustning

uppfyller kraven på överensstämmelse. Denna skyldighet gäller den som för ett fordon till besiktning.

I det föreslagna 2 *mom.* föreskrivs det att ett giltigt EU- eller EG-typgodkännande eller enskilt EU-fordonsgodkännande eller ett i Finland beviljat enskilt godkännande som beviljats ett fordon betraktas som bevis på dess överensstämmelse med kraven. Ett giltigt nationellt typgodkännande av små serier som beviljats fordonet eller erkänts i Finland eller ett nationellt typgodkännande ska också betraktas som bevis på överensstämmelse med kraven, förutsatt att fordonet inte har ändrats till de delar som granskats vid godkännandet. Med giltigt avses att ett fordon fortfarande till sin konstruktion och sina egenskaper överensstämmer med godkännandet.

Enligt 3 *mom.* ska vid bedömning av överensstämmelse med kraven hänsyn tas till det intyg över enskilt godkännande som fordonet beviljats i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland eller något annat intyg som beviljats av en myndighet och av vilket framgår vilka kontroller som fordonet genomgått och på grundval av vilket det kan konstateras att fordonet stämmer överens med kraven. Med tagande av hänsyn avses att utredningen beaktas vid besiktningen, men att ytterligare utredning begärs om utredningen innehåller sådana nationella krav som gäller en annan stat och som inte är kända i Finland.

Det föreslagna 4 *mom.* motsvarar 21 c § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

I det föreslagna 5 *mom.* ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

140 §. Överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning av fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller utlandet. Paragrafen motsvarar den gällande 21 b § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

141 §. Alternativt förfarande vid registreringsbesiktning. Paragrafen motsvarar den gällande 22 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

142 §. Godkännande eller underkännande av fordon vid registreringsbesiktning. Paragrafen motsvarar 60 b § i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 1 *mom.* föreskrivs det att ett fordon som på det sätt som avses i 139 § påvisas uppfylla kraven, i fråga om de tekniska kraven ska godkännas vid registreringsbesiktningen. Enligt förslaget ska ett fordon som registrerats i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland och som begagnat förts in i landet i fråga om överensstämmelse med kraven godkännas i samband med registreringsbesiktning också om det visas att fordonet uppfyller sådana tekniska krav som tillämpas i det tidigare registreringslandet och som motsvarar åtminstone de tekniska krav som tillämpas i Finland.

När det gäller kontroll av fordonets skick hänvisas det i 2 *mom.* till 155 § som gäller periodisk besiktning.

Enligt det föreslagna 3 *mom.* ska ett fordon som inte godkänns vid registreringsbesiktningen underkännas.

143 §. Ändringsbesiktningsskyldighet. Paragrafen motsvarar 61 § 1 *mom.* i den gällande fordonslagen och 25 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

I det föreslagna 1 *mom.* föreskrivs det i vilka fall ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplats till detta eller dess släpvagn ska ha godkänts vid en ändringsbesiktning innan det an-

vänds i trafik. Enligt *1 punkten* gäller ändringsbesiktningsskyldigheten fall där ett fordonets konstruktion eller användningssyfte har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets säkerhet eller utsläpp. Med utsläpp avses sådana i 16 § avsedda faktorer som orsakar växthusgasutsläpp och skadliga miljökonsekvenser. Ändringsbesiktning förutsätts också när system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning fogas till eller avlägsnas från ett fordon, om fordonets egenskaper eller användningssyfte ändras i betydande grad. Ändringsbesiktningsskyldigheten gäller dock inte t.ex. små ändringar i däckstorleken eller ändringar i strålkastarna och lyktorna.

Enligt den föreslagna *2 punkten* ska ändringsbesiktningsskyldigheten gälla fall där fordonets konstruktion eller användningssyfte har ändrats och ändringen har väsentlig inverkan på registeruppgifterna eller på de uppgifter som ska föras in i registret. Här avses sådana registeruppgifter som är av betydelse för fordonets användare, för den som avser köpa fordonet, för poliser som övervakar trafiken eller för besiktaren. Sådana ändringar är t.ex. ändringar som inverkar på det personantal eller den lastbärkraft som tillåts för fordonet eller på fordonets motoreffekt. Ändringsbesiktningsskyldigheten gäller t.ex. inte små ändringar i däckstorleken när ändringen inte har någon negativ inverkan på fordonets egenskaper och den inte medför något behov av andra ändringar, exempelvis korrigering av hastighetsmätaren.

Enligt den föreslagna *3 punkten* ska ett fordon också föras till ändringsbesiktning om dess konstruktion och användningssyfte har ändrats så att ändringen påverkar den skatt som gäller fordonet eller inverkar väsentligt på de lagstadgade avgifter som gäller fordonet. Kravet gäller alla ändringar i beskattningen, oavsett om det är fråga om skattefrihet, skattesänkning eller skyldighet att betala skatt. En ändring i skatter och avgifter kan t.ex. gälla bilskatt, fordonsskatt eller trafikförsäkring. I 61 § i den gällande fordonslagen föreskrivs det att ett fordon också ska föras till ändringsbesiktning, om förutsättningarna för skatter och avgifter som gäller fordonet ändras. I punkten preciseras det att man med avgifter avser lagstadgade avgifter, såsom obligatorisk trafikförsäkringspremie, men t.ex. inte frivilliga fordonsförsäkringar. I bestämmelsen preciseras det i fråga om de lagstadgade avgifterna också att registreringsbesiktningsskyldigheten ska gälla endast i det fall att ändringen inverkar väsentligt på de lagstadgade avgifterna. Enligt det bemyndigande att utfärda förordning som ingår i den gällande fordonslagen får det genom förordning av statsrådet föreskrivas undantag från skyldigheten att föra ett fordon till ändringsbesiktning vid smärre ändringar. I praktiken har ändringsbesiktning inte krävts i fråga om sådana ändringar som inte har någon väsentlig inverkan på de lagstadgade avgifterna.

Enligt den föreslagna *4 punkten* ska ändringsbesiktning också krävas när fordonet har ändrats så att dess kategori har ändrats. I praktiken krävs ändringsbesiktning t.ex. när en paketbil omvandlas till en husbil eller när en personbil omvandlas till en paketbil.

Enligt *5 punkten* ska ändringsbesiktningsskyldigheten också gälla fall där minst 25 procent av delarna i ett fordon som tagits i bruk tidigast 1960 har bytts ut efter den första registreringen.

I *2 mom.* föreskrivs det om undantag från den ändringsbesiktningsskyldighet som föreskrivs i 1 mom. Enligt *1 punkten* gäller ändringsbesiktningsskyldigheten inte ett fordon som med stöd av 89 § har befriats från registreringsskyldigheten och som inte har antecknats i registret. Eftersom det första ibruktagandet av fordonet inte är förenat med något krav på godkännande av en utomstående part, finns det inte heller skäl att kräva ett sådant förfarande i samband med ändringar av fordonet. Ändrade fordon ska enligt 7 § uppfylla de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet eller därefter. Om fordonet ändras så mycket att mer än 50 procent av dess ursprungliga delar har bytts ut, ska fordonet i enlighet med vad som föreskrivs i 8 § uppfylla de tekniska kraven för ett nytt fordon i motsvarande kategori.

Enligt den föreslagna 2 *punkten* gäller ändringsbesiktningsskyldigheten inte fordon för vilka de kontroller som avses i 1 mom. har utförts vid registreringsbesiktningen.

Enligt 3 *punkten* gäller ändringsbesiktningsskyldigheten inte traktorer som är försedda med en täckt förarhytt som utrustas med ett säte för transport av barn.

Enligt 4 *punkten* ska ändringsbesiktningsskyldigheten inte heller gälla i 1 mom. avsedda ändringar som är temporära eller återkommande och vars villkor har antecknats i registret. En sådan ändring kan t.ex. vara att en traktor utrustas så att den blir ett motorredskap och att ett motorredskap som är utrustat på det sättet ändras tillbaka till traktor. Motsvarande gäller också ändring av en fyrhjuling till en snöskoter och att det fordonet ändras tillbaka till fyrhjuling. Registeranteckningarna görs i regel så att de skatter och avgifter som bestäms på basis av dem är störst. Registeranteckningarna ska göras vid det första ibruktagandet, ändringsbesiktningen eller registreringsbesiktningen.

Enligt den föreslagna 5 *punkten* gäller ändringsbesiktningsskyldigheten inte en traktor eller ett motorredskap som temporärt ändras till terrängfordon, och inte heller ett så ändrat fordon som ändras tillbaka till traktor eller motorredskap, om uppgift om möjligheten att ändra fordonet och villkoren för ändring har antecknats i registret. En förutsättning är också att ett sådant fordon uppfyller kraven för de bägge kategorierna.

Enligt den föreslagna 6 *punkten* gäller ändringsbesiktningsskyldigheten inte en temporär ändring av ett specialtransportfordons dimensioner på det sätt som den last som ska transporteras kräver. En förutsättning är också att de tillåtna alternativa dimensionerna för fordonet har antecknats i registret.

Enligt den föreslagna 7 *punkten* gäller ändringsbesiktningsskyldigheten inte ett fordon som temporärt ändras till specialtransportfordon genom att axelkonstruktionen ändras eller antalet axlar ökas. Ett sådant fordon ska med alla sina alternativa konstruktioner uppfylla de krav som gäller det fordonet. Uppgift om möjligheten att ändra fordonet och villkoren för ändring ska ha antecknats i registret så att man i första hand använder sig av uppgifter enligt de största tillåtna massorna.

Enligt den föreslagna 8 *punkten* gäller ändringsbesiktningsskyldigheten inte byte av fordonets förbrukningsdelar, om den procentuella andel som nämns i 1 mom. 5 punkten redan överskridits.

I det föreslagna 3 *mom.* ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

144 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning. Paragrafen motsvarar 61 a § i den gällande fordonslagen och 26 a § i statsrådets förordning om godkännande av fordon. I paragrafen föreskrivs det om sätten att påvisa överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning. I 1 *mom.* föreskrivs det om sätten att påvisa överensstämmelse med kraven i fråga om system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning.

I det föreslagna 2 *mom.* ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

145 §. *Bestämmelser som tillämpas på ändringsbesiktning.* Paragrafen motsvarar det gällande 26 § 1 mom. i statsrådets förordning om godkännande av fordon. När det gäller ändringsbesiktning iakttas vad som i detta kapitel och i bestämmelser som utfärdats med stöd av det föreskrivs om registreringsbesiktning.

146 §. *Kopplingsbesiktningsskyldighet.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 62 § i den gällande fordonslagen. I fråga om kravet på kopplingsbesiktning tillämpas enligt 1 mom. principen om att korskopplade fordon i kategorierna M och N och fordon i kategori O som kopplas till dessa eller deras släpvagn i regel inte särskilt behöver föras till kopplingsbesiktning. Ett fordon i kategori M eller N och ett fordon i kategori O som ska kopplas till fordonet eller till dess släpvagn ska dock föras till kopplingsbesiktning innan kombinationen tas i bruk, om det är fråga om en fordonskombination som godkänts för specialtransporter eller om fordonens mekaniska kopplingsanordningar, kopplingen av de elkablar som styr bromsarnas funktion eller dimensioneringen eller placeringen av släpbromskopplingarna avviker från kraven i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem eller i de standarder som avses i den eller från de kopplingar, dimensioner och placeringar som allmänt används i fordon i kategorierna M, N och O och som motsvarar nämnda krav. Kopplingsbesiktning ska alltså krävas av fordonskombinationer som används för specialtransporter även i det fall att kopplingsanordningarna uppfyller kraven enligt standarderna.

Enligt 2 mom. ska kopplingsbesiktningsskyldigheten också gälla sådana fordonskombinationer där antingen dragfordonet eller släpfordonet har registrerats första gången i Finland och det andra fordonet har registrerats utomlands eller i landskapet Åland.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

147 §. *Innehållet i kopplingsbesiktning.* Paragrafen motsvarar i stort den gällande 29 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon. I paragrafen görs dock språkliga korrigeringar.

148 §. *Skyldighet att genomgå periodisk besiktning.* Paragrafen motsvarar 2 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon (1455/2019). I 1 mom. föreskrivs det om vilka fordon som ska föras till periodisk besiktning för kontroll av deras trafikduglighet.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska skyldigheten att låta utföra periodisk besiktning dock inte gälla släpanordningar.

149 §. *Intervaller mellan periodiska besiktningar.* Paragrafen motsvarar den gällande 3 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

150 §. *Tidpunkt för periodisk besiktning.* Paragrafen motsvarar den gällande 4 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

151 §. *Förbud att använda fordon som inte genomgått periodisk besiktning.* Det föreslagna 1 mom. motsvarar 50 § 1 mom. i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås bestämmelser om förbud mot användning av fordon när ett fordon och en släpvagn som kopplats till det eller dess släpvagn inte har godkänts vid periodisk besiktning. Det behövs inte någon särskild föreläggningsåtgärd, och därför talas det om användningsförbud. Det är alltså förbjudet att använda ett fordon i trafik, om fordonet inte inom utsatt tid har förts till besiktning. Likaså ska det vara förbjudet att använda fordon som underkänts vid besiktning inom utsatt tid eller om besiktningen avbrutits. I 11 § i lagen föreskrivs det nämligen också att användning av ett fordon i trafik är förbjudet, om fordonet inte har besiktats.

Paragrafens 2 mom. motsvarar bestämmelserna i den gällande statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

152 §. Innehållet i den periodiska besiktningen. Paragrafen motsvarar 53 § i den gällande fordonslagen. Vid besiktningen kontrolleras enligt 1 mom. liksom för närvarande fordonets skick och de uppgifter som antecknats om fordonet i registret. Av de uppgifter som antecknats i registret ska utöver tekniska uppgifter också andra uppgifter kontrolleras, såsom uppgifter om den som ansvarar för användningen av bilen, som ska vara antecknade när fordonets ägare eller innehavare är någon annan än en fysisk person. I det föreslagna 2 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

153 §. Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning. Paragrafen motsvarar 52 § i den gällande fordonslagen. Om ett fordon har belagts med användningsförbud av den orsaken att betalningen av skatter eller avgifter för fordonet har försummats, eller försäkringsplikten enligt trafikförsäkringslagen (460/2016) har försummats, eller om betalningen av trafikförsäkringspremien försummats för ett fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikt, får periodisk besiktning eller efterkontroll av fordonet inte slutföras enligt vad som föreskrivs i 1 mom. Detta begränsar dock inte inledandet av besiktningen och i praktiken får besiktningen alltså utföras även om skatt eller trafikförsäkringsavgift inte har betalats men utan att det görs någon anteckning om godkännande av besiktningen i registerutdraget. På detta sätt säkerställs möjligheten att på ett smidigt sätt betala en obetald avgift utan att besiktningen fördröjs oskäligt mycket, när de tekniska åtgärderna redan har kunnat utföras. Användningsförbud till följd av försummade skatter och avgifter för fordonet och försummelse av trafikförsäkringspremie utgör hinder för slutförande av besiktningssprocessen. Kontroll av skatter och avgifter i samband med besiktning gäller för närvarande fordonsskatt enligt fordonsskattelagen (1281/2003).

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att en besiktningförrättare vid utförande av periodisk besiktning ska vara skyldig att kontrollera att det inte i registret finns någon anteckning om försummelse av fordonets försäkringspremier. Försäkringspremierna ska oberoende av anteckningen dock anses vara betalda, om fordonets ägare eller innehavare visar upp ett verifikat eller lägger fram annan tillförlitlig utredning över betalning av premierna.

I det föreslagna 3 mom. konstateras det att särskilda bestämmelser ska gälla för verkningarna på användningsförbud till följd av saneringsförfarande eller skuldsanering för den som försummat att betala skatter och för användningsförbud till följd av försummad betalning av skatter och avgifter för ett fordon.

154 §. Kategorisering av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak 53 a § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreskrivs liksom för närvarande om de grundläggande bestämmelserna om kategoriseringen av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen allmänt till fel och brister i stället för till mindre eller allvarliga fel eller brister som hör till samma grupp, eftersom bedömningen på basis av den samverkan de får bör kunna göras också mellan mindre eller allvarliga fel eller brister som hör till olika grupper. Bestämmelser om kategoriseringen av fel och brister föreslås i 1 och 2 mom.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

155 §. Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 54 § i den gällande fordonslagen. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning.

Ett fordon ska godkännas, om det inte vid besiktningen har upptäckts sådana allvarliga fel eller brister eller farliga fel eller brister som avses i 154 § eller sådana andra fel eller brister som förutsätter ändringsbesiktning. Ett fordon ska också godkännas, om ett fel eller en brist som konstaterats i fordonet endast medför ringa fara eller olägenhet för trafiksäkerheten och felet eller bristen kan rättas till genom en enkel justeringsåtgärd. Om fordonet inte kan godkännas vid besiktningen ska det underkännas.

156 §. Avbrytande av periodisk besiktning. Paragrafen motsvarar 55 § i den gällande fordonslagen. För att en periodisk besiktning ska kunna slutföras krävs det enligt vad som föreslås i 1 mom. att fordonet kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. Om fordonet inte kan identifieras, ska besiktningen avbrytas. Ett fordon identifieras närmast med hjälp av registreringsskylten samt fordonets identifieringsnummer och tillverkarskylt. Om oklarheter upptäcks i dem, kontrolleras andra identifieringsuppgifter, t.ex. motors nummer. Den periodiska besiktningen kan fortsätta senare, om ytterligare utredningar läggs fram på basis av vilka fordonet kan identifieras på ett tillförlitligt sätt.

De föreslagna 2–6 mom. motsvarar den gällande 7 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. Ett sådant mindre fel i registeruppgifterna för fordon som avses i 3 mom. kan anses vara ett sådant litet fel som sannolikt har uppstått i samband med registreringen av fordonet.

157 §. Meddelande av körförbud vid periodisk besiktning. De föreslagna 1 och 2 mom. motsvarar till sitt innehåll 56 § i den gällande fordonslagen.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar den gällande 8 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

158 §. Avhjälpande av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning. Paragrafen motsvarar 57 § i den gällande fordonslagen. I 1 mom. föreskrivs det att om ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning inte har belagts med körförbud, ska de fel och brister som ligger till grund för underkännandet avhjälpas så snart som möjligt. Tidsfristen för detta avhjälpande ska bedömas utifrån vad som är objektivt möjligt så snart som det är teoretiskt möjligt. Den absoluta tidsfristen för avhjälpandet bestäms enligt 159 §.

Enligt 2 mom. ska också mindre fel och brister som konstaterats vid den periodiska besiktningen avhjälpas inom en skälig tid. Dessa är sådana fel och brister som inte leder till att fordon underkänns vid periodisk besiktning.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att om de fel och brister som ligger till grund för att fordonet har underkänts vid den periodiska besiktningen inte har avhjälpats och fordonet inte har godkänts vid besiktning inom en tid som föreskrivs i 149 och 150 §, ska fordonet inte få användas i trafik.

159 §. Rätten att använda ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning. De föreslagna 1 och 2 mom. motsvarar den gällande 10 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon. Det föreslagna 3 mom. motsvarar till sitt innehåll 6 § i den nämnda förordningen.

160 §. Besiktningsintyg. Paragrafen motsvarar 58 § i den gällande fordonslagen. Enligt 1 mom. ska ett intyg alltid utfärdas över periodisk besiktning. I momentet föreskrivs det om de grundläggande kraven på intyget. I momentet ingår dessutom ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket. Uppgifterna i besiktningsintyget fås på elektronisk väg och därför krävs det inte längre att ett pappersintyg ska medföras.

I 2 mom. föreskrivs det om erkännande av besiktning av fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland. Besiktningssintyg ska även i fortsättningen godkännas som bevis på giltig besiktning. Som bevis på giltig besiktning godkänns också ett bevis som avses i besiktningdirektivet, t.ex. ett klistermärke som fästs på registreringsskylten.

161 §. *Anmälan av uppgifter om periodisk besiktning till registret.* Paragrafen motsvarar den gällande 11 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

162 §. *Efterkontroll.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 59 § 2 mom. i den gällande fordonslagen. Till skillnad från nuläget föreskrivs det i 1 mom. att ett fordon som underkänts vid en besiktning kan godkännas vid en efterkontroll. Efterkontrollen ska då utföras inom en månad från besiktningen. Den föreskrivna tiden på en månad börjar löpa när fordonet första gången har underkänts. Om fordonet inte godkänns vid en efterkontroll inom denna tidsfrist, ska fordonet besiktas på nytt.

Dessutom föreskrivs det i momentet, på samma sätt som i gällande lag, om var efterkontrollen utförs. Efterkontroll av fordonet som utförs efter periodisk besiktning och kontrollbesiktning ska få utföras på vilket besiktningställe som helst som har rätt att besikta ett fordon av den typ som det är fråga om. Detta ger kunden flexibilitet och bidrar till att upprätthålla konkurrensen inom besiktningbranschen och minskar eventuella försök hos ett besiktningställe som utför reparationer att i onödan underkänna fordon vid besiktningen. Efterkontroll som utförs efter registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning ska dock utföras på det besiktningställe där fordonet har underkänts vid besiktningen.

De föreslagna 2 och 3 mom. motsvarar 9 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon och 23 § i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

163 §. *Besiktning av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland.* Paragrafen motsvarar den gällande 18 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

164 §. *Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar.* I paragrafen föreskrivs vilka bestämmelser om periodisk besiktning som ska tillämpas också på registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning. Bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs för närvarande.

7 kap. Tekniska vägkontroller

165 §. *Innehållet i tekniska vägkontroller.* Den föreslagna paragrafen motsvarar till sitt innehåll 70 § i den gällande fordonslagen. Vid tekniska vägkontroller av fordon kontrolleras enligt 1 mom., på samma sätt som för närvarande, i den omfattning som kontrollanten anser vara ändamålsenligt, fordonets skick till den del det påverkar trafiksäkerheten och miljön. Dessutom kontrolleras de uppgifter som införts i trafik- och transportregistret.

De föreslagna 2–4 mom. motsvarar 14 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

166 §. *Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter.* I paragrafen föreskrivs det om befogenheter för den som utför vägkontroller på motsvarande sätt som i 71 § i den gällande fordonslagen. I 74 § i den gällande fordonslagen föreskrivs det att polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska utföra tekniska vägkontroller. De föreslagna bestämmelserna inskränker

inte sådana befogenheter som kontrollanterna har med stöd av andra bestämmelser. Bestämmelsen berättigar inte heller i fortsättningen till att fordon kontrolleras i annat syfte än för att genomföra tekniska vägkontroller.

Det föreslagna *1 mom.* innehåller en allmän förpliktelse om att fordonsförare är skyldiga att tillåta att tekniska vägkontroller utförs.

I *2 mom.* uppräknas i detalj rättigheterna för dem som utför kontrollerna och skyldigheterna för dem som utsätts för en kontroll. Alla åtgärder bör syfta till att genomföra tekniska vägkontroller.

I *1 punkten* föreskrivs det om skyldigheten att visa upp handlingar. Fordonsföraren är skyldig att på begäran visa upp intyg över att fordonet är registrerat, besiktningsintyg eller någon annan handling som påvisar överensstämmelse med kraven, om föraren är skyldig att ha med sig intyget eller handlingen i fråga.

I *2 punkten* föreslås en bestämmelse enligt vilken en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt den som utför besiktningar och bistår dessa som teknisk sakkunnig ska ha rätt att ta sig in i fordonet och vid behov framföra fordonet. Det är omöjligt att utföra tekniska vägkontroller ordentligt om kontrollanten inte kommer in i fordonet. Det kan bli nödvändigt att framföra fordonet i synnerhet när fordonets manövrerbarhet och bromsarnas funktionsduglighet kontrolleras.

Eftersom de tekniska vägkontrollerna ska utföras av en myndighet, dvs. enligt 169 § polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet, kan det anses att kraven på god förvaltning uppfylls tillräckligt i fråga om den besiktare som bistår myndigheten som teknisk sakkunnig. När en myndighet ansvarar för de tekniska vägkontrollerna fattar besiktaren inte beslut om att stanna, godkänna eller förelägga kontrollbesiktning eller meddela körförbud för ett fordon.

Paragrafens *3 mom.* innehåller en informativ hänvisning till vägtrafiklagen.

167 §. *Utförande av tekniska vägkontroller.* Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 72 § i den gällande fordonslagen.

I paragrafen föreskrivs det om hur tekniska vägkontroller ska utföras. Enligt *1 mom.* ska tekniska vägkontroller kunna utföras på vägar eller någon annanstans där fordonet ska uppfylla kraven enligt fordonslagen eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Den som utför teknisk vägkontroll ska till skillnad från huvudregeln också kunna förhandsanmäla kontrollen, om anmälan syftar till att påverka fordonsägare och förare. Polisen kan t.ex. meddela att under en viss period kontrolleras i synnerhet däckens skick i samband med trafikövervakningen. I allmänhet har redan enbart ett meddelande av polisen en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Medborgarna fäster allt större avseende vid fordonsdäckens skick. Den föreslagna bestämmelsen syftar till att en enskild person inte ska veta när hans eller hennes fordon kommer att genomgå en teknisk vägkontroll. Besiktning är däremot en kontroll där personen vet tidpunkten på förhand.

Avsikten är att de som utför besiktningar ska delta som sakkunniga i en del av de tekniska vägkontrollerna och att det vid kontrollerna åtminstone delvis används specialanordningar, t.ex. flyttbara bromsdynamometrar och mätanordningar för avgasutsläpp. För att undvika att tekniska anordningar måste förflyttas till vägen ska fordonen kunna hänvisas till ett närliggande besiktningsställe där det finns behövlig utrustning och där de sakkunniga är beredda. Ett sådant förfarande är också motiverat med tanke på trafiksäkerheten. En förutsättning för att ett fordon ska

kunna hänvisas till ett besiktningssälle är att Transport- och kommunikationsverket och besiktningssället ingått ett avtal enligt 169 § 2 mom.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om objektivitet och undvikande av oskäligen olägenhet.

168 §. Rapport över teknisk vägkontroll. Det föreslagna 1 mom. motsvarar till sitt innehåll 73 § i den gällande fordonslagen. Fordonets förare ska precis som i nuläget få en rapport om den tekniska vägkontrollen, om Europeiska unionens lagstiftning eller internationella fördrag som är bindande för Finland kräver det.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar 15 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

169 §. Fordonskontrollanter. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 74 § i den gällande fordonslagen. Enligt det föreslagna 1 mom. ska tekniska vägkontroller utföras av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet, men polisen har även i fortsättningen huvudansvaret för övervakningen av fordons tekniska skick. Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska utföra kontroller på de områden där de också annars är verksamma. Polisens behörighet omfattar hela landet med undantag av Åland.

Enligt 182 § i vägtrafiklagen har en polisman, tullman och gränsbevakningsman rätt att stanna och kontrollera fordon. I praktiken har Tullen och Gränsbevakningsväsendet kontrollerat fordons tekniska skick vid gränserna, i första hand vid östgränsen som samtidigt är EU:s östgräns. Det har varit motiverat att kontrollera fordons tekniska skick vid gränsen, därför att det då blir möjligt att förhindra att fordon som strider mot bestämmelserna kommer in i vårt land. I praktiken har Tullen kontrollerat tunga fordons skick och Gränsbevakningsväsendet lätta fordons och bussars skick.

Innehavare av koncession för fordonsbesiktning har deltagit i tekniska kontroller av fordon på väg tillsammans med polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet. De som utför besiktningar har deltagit i kontrollerna efter att ha ingått ett avtal med Transport- och kommunikationsverket.

I 2 mom. föreslås det bli föreskrivet att för tekniska vägkontroller ska Transport- och kommunikationsverket ordna fordonsteknisk sakkunskap till hjälp för polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet. Detta sker så att verket kommer överens med besiktningssällena om att de ska delta i kontrollen. Det är motiverat att personer som är berättigade att utföra besiktningar deltar i tekniska vägkontroller, därför att de tack vare den grund- och tilläggsutbildning som krävs redan besitter den yrkesskicklighet som behövs vid tekniska vägkontroller.

Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket komma överens med polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet om att besiktningssällena ska delta i kontrollerna. I överenskommelsen avtalas bl.a. om i vilken omfattning sådana tekniska vägkontroller ska ordnas i vilka det är motiverat att personer som utför besiktningar deltar. De behöver inte alls delta i alla kontroller, eftersom polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet också själva har teknisk sakkunskap om fordon. Det är inte heller ändamålsenligt att alla tekniska vägkontroller är sådana att det är nödvändigt att en person som utför besiktningar deltar.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om att sakkunniga som deltar i tekniska vägkontroller ska ha ett intyg av besiktningssället över rätten att delta i den tekniska vägkontrollen. Intyget ska på

begäran visas upp för föraren av det fordon som kontrolleras. Trots att polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet alltid deltar i kontrollerna är det motiverat att rätten för den som utför besiktningar att delta i kontrollen kan påvisas skriftligen, i synnerhet då det i 166 § föreslås vissa befogenheter för honom eller henne, t.ex. att framföra det fordon som kontrolleras.

I 4 mom. föreslås en informativ hänvisning till lagen om fordonsbesiktningsverksamhet, i vilken det föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets rätt att delta i teknisk vägkontroll.

170 §. *Vid teknisk vägkontroll utomlands konstaterade brister hos fordon som registrerats i Finland.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 75 § i den gällande fordonslagen.

I artikel 18 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG (vägkontrolldirektivet) föreskrivs det om samarbete mellan medlemsstaterna. I artikel 18.1 i det direktivet föreskrivs det att när större eller farliga brister, eller brister som leder till en inskränkning av eller förbud mot fordonets användning, identifierats hos ett fordon som inte är registrerat i den medlemsstat där kontrollen genomförs, ska kontaktpunkten anmäla kontrollresultaten till kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet är registrerat. När en sådan anmälan görs ska polisen enligt det föreslagna 1 mom. kunna bestämma att fordonet ska genomgå kontrollbesiktning. Detta vid äventyr att fordonet meddelas körförbud, om det inte förts till kontrollbesiktning inom den tid som polisen föreskrivit. Det återstår för polisen att pröva om det är motiverat att förelägga besiktning. Om fordonet efter ett utländskt meddelande har godkänts vid en periodisk besiktning, finns det i allmänhet inga grunder för att förelägga kontrollbesiktning. Fordonets skick kan också bevisas på något annat sätt som påvisar att det inte är motiverat med en kontrollbesiktning.

I momentet tas det in en ny precisering, enligt vilken ett fordon som meddelats användningsförbud dock får användas i trafik när det förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för. Bestämmelsen motsvarar det gällande 5 § 2 mom. i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

Enligt 2 mom. ska polisen trots sekretessbestämmelserna ha rätt att av Transport- och kommunikationsverket få de uppgifter som avses i 1 mom. och som verket har fått av en utländsk myndighet. Utlämnandet av uppgifter ska vara nödvändigt för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i lag eller i Europeiska unionens lagstiftning.

171 §. *Utbyte av information och övrigt samarbete med myndigheter i andra stater och i landskapet Åland.* De föreslagna 1, 2 och 4 mom. motsvarar 17 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

De föreslagna 3 och 5 mom. motsvarar till sitt innehåll 76 § i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om den i artikel 18.1 i vägkontrolldirektivet avsedda skyldigheten att anmäla allvarliga eller farliga brister, eller brister som leder till en inskränkning av eller förbud mot fordonets användning hos ett fordon som inte är registrerat i den medlemsstat där kontrollen genomförs till kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket underrätta kontaktpunkten i den stat eller i landskapet Åland där fordonet har registrerats eller tagits i bruk om allvarliga brister som i Finland upptäckts i fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands. Samtidigt kan Transport- och kommunikationsverket begära att denna stat vidtar åtgärder mot ägaren av nyttofordonet.

I 5 mom. tas det in en bestämmelse som berättigar till utlämnande av de uppgifter som avses i 2 mom. Det kan handla om uppgifter som ska hemlighållas med anledning av sekretessbestämmelser i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet eller i någon annan lag, och därför är det motiverat att rätten att lämna ut uppgifterna föreskrivs i denna lag. Utlämnandet av uppgifter ska vara nödvändigt för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i lag eller i Europeiska unionens lagstiftning.

172 §. Uppgifter som ska ingå i riskvärderingssystemet. Paragrafen är ny och bidrar till att komplettera genomförandet av vägkontroller. I paragrafen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att inkludera de uppgifter som avses i artikel 6 i direktivet om vägkontroller och de uppgifter som erhållits med stöd av artikel 18.1 i direktivet i riskvärderingssystemet.

173 §. Kontaktpunkt för fordonsbesiktning och tekniska vägkontroller. Den föreslagna paragrafen motsvarar 95 a § i den gällande fordonslagen. Enligt paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket vara kontaktpunkt för det informationsutbyte mellan kommissionen och de övriga medlemsstaterna som avses i Europeiska unionens lagstiftning i frågor som gäller fordonsbesiktningar och tekniska vägkontroller.

8 kap. Marknadskontroll

174 §. Marknadskontrollmyndighet. I 1 mom. föreskrivs det att i Finland är Transport- och kommunikationsverket den marknadskontrollmyndighet som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Enligt det föreslagna 2 mom. är Transport- och kommunikationsverket också marknadskontrollmyndighet för fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som omfattas av tillämpningsområdet för den nationella lagstiftningen. Fordon som omfattas av den nationella lagstiftningen är t.ex. cyklar, motorredskap och terrängfordon. I momentet föreskrivs dessutom om Transport- och kommunikationsverkets behörighet i fråga om CE-märkning. Enligt bestämmelsen är Transport- och kommunikationsverket behörig myndighet endast om det i denna lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den förutsätts påvisande av överensstämmelse genom CE-märkning i fråga om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning. Bestämmelsen motsvarar 34 a § i den gällande fordonslagen, och i propositionen föreslås inga ändringar i omfattningen av Transport- och kommunikationsverkets behörighet.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att Tullen svarar för övervakningen av import till Finland från länder utanför EES-området. I artikel 8.14 i ramdirektivet om bilar och släpfordon till dem förutsätts det att myndigheterna då ska samarbeta med varandra på ett effektivt och ändamålsenligt sätt och dela med sig av uppgifter som är relevanta för deras respektive uppdrag och verksamhet.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket också vara den marknadskontrollmyndighet som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011. Transport- och kommunikationsverkets behörighet ska gälla marknadskontrollen av fordon samt system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning i dessa som omfattas av den förordningen.

175 §. Bestämmelser som ska iakttas vid marknadskontrollen. Det föreslås att i paragrafen tas in en bestämmelse om att lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) ska iakttas vid marknadskontrollen av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning, om inte något annat föreskrivs nedan. I paragrafen preciseras det att 26 och 27 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter dock inte ska tillämpas på marknadskontrollen av nämnda produkter. Dessa bestämmelser gäller anmälda organ och anmälnings-skyldighet till Europeiska kommissionen. De bestämmelser som gäller för anmälda organ tillämpas inte på fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning. Bestämmelser om skyldigheten att underrätta Europeiska kommissionen finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, och därför behöver 27 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter inte tillämpas.

Vid marknadskontrollen ska utöver lagen om marknadskontrollen av vissa produkter iakttas bestämmelserna i 8 kap. i den föreslagna lagen, som utgör specialbestämmelser i förhållande till lagen om marknadskontrollen av vissa produkter.

Genom att lagen om marknadskontrollen av vissa produkter iakttas förenhetligas den nationella lagstiftningen om marknadskontroll. Detta underlättar också det nationella genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.

176 §. Förbud mot registrering av fordon. Enligt paragrafen ska marknadskontrollmyndigheten ha rätt att förbjuda registrering av fordon, om det är fråga om en situation enligt 18 § 1 mom. i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter. I 18 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter föreskrivs det om åtgärder som marknadskontrollmyndigheten kan vidta bl.a. om den ekonomiska aktören inte vidtar korrigerande åtgärder eller om ett föreläggande inte kan anses vara tillräckligt eller om produkten inte överensstämmer med kraven eller medför risk för människors hälsa, säkerhet och egendom. Enligt den paragrafen kan marknadskontrollmyndigheten då förbjuda en ekonomisk aktör att tillverka en produkt, släppa ut eller tillhandahålla den på marknaden eller på något annat sätt överlåta den. I bestämmelsen ingår inte någon befogenhet att förbjuda registrering, som är en väsentlig åtgärd med tanke på marknadskontrollen av fordon. Därför är det motiverat att ta in en specialbestämmelse om detta i fordonslagen.

Marknadskontrollmyndigheten ska utöver förbudet enligt 1 mom. dessutom kunna meddela en sådan föreskrift som avses i 18 § 2 mom. i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter. I det momentet föreskrivs det om befogenheten att förelägga den ekonomiska aktören att dra tillbaka produkten från marknaden samt bestämma om andra åtgärder som behövs för att begränsa tillhandahållandet av produkten på marknaden.

177 §. Korrigerande åtgärder. Det föreslagna 1 mom. innehåller en hänvisning till de EU-förordningar i vilka det föreskrivs om ekonomiska aktörers skyldighet att vidta korrigerande åtgärder om ett fordon misstänks utgöra en allvarlig risk eller brista i överensstämmelse.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs för Transport- och kommunikationsverket en befogenhet att förelägga den ekonomiska aktören vite i en situation där aktören försummar den i 1 mom. avsedda skyldigheten, om vilken föreskrivs i de nämnda EU-förordningarna.

178 §. Skyldighet att reparera fordon och återkallelse. Paragrafen motsvarar i huvudsak 86 § i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om den skyldighet en ekono-

misk aktör har att inleda en återkallelse och reparera ett fordon, om fordonet visar på mer betydande avvikelser från kraven eller medför allvarlig risk. Den ekonomiska aktören är dessutom skyldig att underrätta Transport- och kommunikationsverket om de åtgärder som den har vidtagit. Paragrafens 1 mom. tillämpas dock på samma sätt som för närvarande endast på fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. När det gäller de fordon som omfattas av tillämpningsområdet för dessa ramförordningar finns bestämmelser om de ekonomiska aktörernas skyldigheter att undanröja och avhjälpa allvarlig risk och bristande överensstämmelse i dessa ramförordningar. I paragrafen tas också i en skyldighet för den ekonomiska aktören att se till att fordon repareras inom skälig tid. Vid bedömningen av den skäliga tiden beaktas antalet fordon och deras risknivå. Som skälig tid kan dock inte betraktas en tid som är längre än tre år. Det är nödvändigt att föreskriva om en tidsgräns, eftersom den nuvarande regleringen inte innehåller någon sådan. I de ovannämnda ramförordningarna ställs också ett krav på att åtgärderna ska vidtas inom skälig tid.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det, delvis på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen, om de åtgärder som Transport- och kommunikationsverket i egenskap av marknadskontrollmyndighet kan vidta, om den ekonomiska aktören inte fullgör den reparationsskyldighet som föreskrivits för aktören i 1 mom. eller i de ramförordningar som gäller fordon. Enligt artikel 52.3 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 46.2 i ramförordningen om fordon i kategori L och artikel 41.4 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem ska de nationella myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att förbjuda eller begränsa tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som brister i överensstämmelse på deras nationella marknad, dra tillbaka dem från den marknaden eller återkalla dem, om den berörda ekonomiska aktören inte vidtar lämpliga korrigerande åtgärder inom en skälig tid. Vid bedömningen av den skäliga tiden beaktas antalet fordon och deras risknivå. Som skälig tid kan dock inte betraktas en tid som är längre än tre år.

I ramförordningarna eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, som det hänvisas till i ramförordningarna, föreskrivs det inte vilka åtgärder marknadskontrollmyndigheten ska eller kan vidta om inte alla fordon kan repareras av den ekonomiska aktören. Enligt etablerad praxis har Transport- och kommunikationsverket gjort en anteckning i trafik- och transportregistret som hindrar att fordonet godkänns vid besiktning i fråga om sådana fordon som en ekonomisk aktör har uppgett att har blivit utan reparation trots uppmaningar till ägare. I praktiken har en ekonomisk aktör som genomfört en kampanj för återkallelse i sin sista uppmaning till reparation till fordonets ägare eller innehavare meddelat att Transport- och kommunikationsverket kan förhindra användningen av fordonet om det inte levereras för reparation inom nio veckor.

Det föreslås också att momentet ändras så att det motsvarar det etablerade förfarandet och att i momentet stryks bestämmelser enligt vilka Transport- och kommunikationsverket ska uppmana ägarna till oreparerade fordon att föra fordonet för reparation och besiktningsstället ska ge dem en reparationsuppmaning. Transport- och kommunikationsverket kan förhindra att fordonet används genom en anteckning i registret redan om det i samband med en uppmaning till reparation som skickats av en ekonomisk aktör som genomfört en kampanj för återkallelse har meddelats att det finns risk för att användningen av fordonet kan förhindras efter utsatt tid.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar i huvudsak det gällande momentet, men i det föreskrivs om möjligheten att förelägga vite också när en ekonomisk aktör har försummat sin skyldighet enligt

ramförförordningarna att underrätta marknadskontrollmyndigheten om en kampanj för återkallelse.

9 kap. Installation och reparation av system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning

179 §. Tillsynsmyndighet vid installationer och reparationer. Den föreslagna paragrafen motsvarar 88 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen föreslås på samma sätt som för närvarande att Transport- och kommunikationsverket ska vara tillsynsmyndighet vid installation och reparation av system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som avses i 154 §.

180 §. Installations- och reparationstillstånd. Paragrafen motsvarar i huvudsak 87 § i den gällande fordonslagen.

I 1 mom. finns en förteckning över de system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och den utrustning vars installation och reparation förutsätter särskild teknisk sakkunskap eller särskilda utrymmen, anordningar, verktyg eller mätinstrument. Sådana är taxametrar samt mekaniska, digitala och smarta färdskrivare och hastighetsbegränsare.

De tillståndskrav som nämns för installation och reparation av färdskrivare och hastighetsbegränsare baserar sig på EU-förordningar om dessa anordningar där det förutsätts att medlemsstaterna upprättar ett system för godkännande och övervakning av installations- och reparationsarbeten. Tillståndet gällande taxametrar baserar sig på ett behov av konsumentskydd.

I 2 mom. föreskrivs det om tillståndsplikt för reparation av tryckluftsbromssystem och elbromssystem i tunga fordon. På reparationstillstånd som gäller dessa tillämpas bestämmelserna om installations- och reparationstillstånd i det aktuella kapitlet. Kravet på tillstånd att reparera bromssystem i tunga fordon baserar sig å ena sidan på att systemen är komplexa och å andra sidan på den stora betydelsen med tanke på säkerheten.

Enligt 3 mom. ska omfattningen av de installations- och reparationsarbeten som tillståndet berättigar till anges i tillståndet.

I enlighet med 4 mom. tillåts avvikelser från tillståndsförfarandet för sådana mindre installations- och reparationsarbeten i fråga om system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning enligt 1 mom. som inte påverkar precisionen och säkerheten när det gäller systemens, komponenternas, de separata tekniska enheternas, delarnas och utrustningens funktion. Tillstånd ska inte heller krävas för sådana mindre reparationer av de bromssystem som avses i 2 mom. som inte påverkar precisionen eller säkerheten i deras funktion.

Tillståndssystemet förutsätter även i fortsättningen i princip att också underleverantören ska ha ett sådant tillstånd som avses i denna paragraf i fråga om arbete som utförs som underentreprenad. Detta motsvarar den gällande lagstiftningen och det föreslås inga ändringar i den.

I 5 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

181 §. Villkor för beviljande av installations- och reparationstillstånd. Paragrafen motsvarar 89 § i den gällande fordonslagen. I 1 mom. föreskrivs liksom för närvarande om de allmänna krav som den som ansöker om installations- och reparationstillstånd ska uppfylla. Sådana är de anmälningar som krävs till företags- och organisationsdatasystemet, de arbetslokaler som behövs för installations- och reparationsverksamheten, tillräckligt yrkeskunnig personal, den utrustning

som krävs för att bedriva verksamheten och tillgång till anvisningar som är väsentliga med tanke på verksamheten.

Enligt vad som föreslås i 2 mom. ska reparationsarbetena indelas i klasser utifrån hur krävande de är, och olika krav ska kunna ställas på de olika kategorierna. Installatörerna och reparatörerna ska bokföra alla installationer och reparationer de utfört.

Enligt 3 mom. får tillstånd att installera och reparera taxametrar inte beviljas sökande för vars verksamhet en taxibilist eller en taxibilistorganisation svarar via ägandeförhållande eller på annat sätt.

I 4 mom. föreskrivs det att tillstånd att installera och reparera digitala och smarta färdskrivare inte ska få beviljas om sökanden utför transporter som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

I 5 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda en förordning.

182 §. *Bromssystemensarbeten till vilka tillståndet berättigar* Paragrafen motsvarar 3 § i statsrådets förordning om handel med samt installation och reparation av trafikförnödenheter (1196/2018).

183 §. *Arbeten på färdskrivare till vilka tillståndet berättigar.* Paragrafen motsvarar 14 § i statsrådets förordning om handel med samt installation och reparation av trafikförnödenheter.

184 §. *Arbeten på hastighetsbegränsare till vilka tillståndet berättigar* Paragrafen motsvarar 20 § 2 mom. i statsrådets förordning om handel med samt installation och reparation av trafikförnödenheter.

185 §. *Begränsningar i fråga om installations- och reparationsarbeten.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 90 § i den gällande fordonslagen.

I 1 mom. föreslås ett förbud för ägaren och innehavaren av ett fordon att utföra installations-, kalibrerings- och reparationsarbeten på taxametrar, färdskrivare eller hastighetsbegränsare i fordon som de äger eller innehar. Eftersom den intressekonflikt som avses här i första hand blir aktuell för vägtrafikidkare eller företag som använder fordon för transportuppdrag, föreslås i 2 mom. ett undantag så, att de nämnda arbetena trots allt ska få utföras av företag som bedriver fordonshandel eller fordonsimportörer för fordon som ska säljas eller utrustas för en kund också i sådana fall då företaget eller importören fortfarande är fordonets ägare. Förbudet gäller inte heller dem som bedriver buss- eller lastbilstrafik när de utför installationsarbeten som gäller färdskrivare i sådana fordon som de innehar och plomberingar i anslutning till dessa. Trafikidkarna får dock inte själva reparera sina färdskrivare.

186 §. *Tillsyn över installations- och reparationsarbeten.* Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 91 § i den gällande fordonslagen. För att möjliggöra tillsyn över installations- och reparationsverksamheten föreslås det i 1 mom. bli föreskrivet att tillsynsmyndigheten och sakkunniga som befullmäktigats av tillsynsmyndigheten ska ha rätt att få tillträde till de platser där de som installerar eller reparerar i 180 § avsedda system, delar och separata tekniska enheter

utför installationerna och reparationerna. Tillsynsmyndigheten ska kunna anlita ett besiktningsställe som sakkunnig, så som föreskrivs i den gällande lagen, eller någon annan sakkunnig, i synnerhet om anlitaandet av ett besiktningsställe kan ge upphov till en intressekonflikt.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska den av tillsynsmyndigheten befullmäktigade sakkunniga ha en för uppgiften lämplig yrkeshögskoleexamen i teknik eller examen på minst teknikernivå samt erfarenhet av det område som övervakas.

I sådana fall där kontrollen utförs av någon annan än tillsynsmyndigheten själv, förpliktas den som utför kontrollen i 3 mom. att utan dröjsmål underrätta tillsynsmyndigheten om utförda kontroller och de brister och försummelser som upptäckts. En sådan anmälan ska kunna göras trots sekretessbestämmelserna också när anmälan eventuellt innehåller uppgifter som omfattas av företagshemligheten. Utlämnandet av uppgifter ska dock vara nödvändigt för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs för den i lag.

I 4 mom. föreskrivs det om rätten att få uppgifter. Tillsynsmyndigheten och av tillsynsmyndigheten befullmäktigade sakkunniga ska ha rätt att av innehavaren av installations- och reparationstillstånd få de uppgifter som är nödvändiga för tillsynen. Rätten att få uppgifter avses gälla också sekretessbelagda uppgifter.

I 5 mom. föreskrivs det om tillsynsmyndighetens rätt att få handräckning av polisen för utförande av tillsynen.

187 §. *Åtgärder med anledning av observerade brister i verksamheten.* Paragrafen motsvarar delvis 92 § i den gällande fordonslagen.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska tillsynsmyndigheten ge en innehavare av installations- och reparationstillstånd en varning, om innehavaren av installations- och reparationstillstånd inte längre uppfyller villkoren för tillståndet. Till skillnad från nuläget förpliktar 1 mom. tillsynsmyndigheten att meddela en varning i den aktuella situationen. Skyldigheten att meddela en varning effektiviserar övervakningen av innehavare av installations- och reparationstillstånd. Om grunden för meddelande av varning dock är sådan att den kan rättas till, ska tillsynsmyndigheten innan en varning meddelas ge innehavaren av installations- och reparationstillstånd möjlighet att inom en skälig tid avhjälpa bristen eller försummelsen. En tid för avhjälpande av bristen kan föreläggas t.ex. om innehavaren av installations- och reparationstillstånd på eget initiativ meddelar tillsynsmyndigheten om bristen och om sina åtgärder för att avhjälpa den. Sådana brister är t.ex. avsaknad av en person som ansvarar för installations- och reparationsarbetet samt andra än väsentliga brister i anordningar och utrustning som används vid installations- och reparationsarbetet.

Enligt det nya 2 mom. ska tillsynsmyndigheten kunna meddela innehavaren av installations- och reparationstillstånd en varning, även då det finns grundad anledning att misstänka att installations- eller reparationsarbeten inte har utförts på behörigt sätt.

I 3 mom. föreskrivs det om återkallande av installations- och reparationstillstånd, om en varning som meddelats med stöd av 1 eller 2 mom. inte har lett till avhjälpande av brister eller försummelser som konstaterats i förutsättningarna för beviljande av tillstånd eller i utförandet av installations- och reparationsarbeten. Tillsynsmyndigheten ska kunna återkalla ett installations- och reparationstillstånd, om innehavaren av installations- och reparationstillstånd trots en varning inte längre uppfyller villkoren för tillståndet eller inte utför installations- och reparationsarbeten på behörigt sätt. Ett återkallande av installations- och reparationstillstånd meddelas i

regel för viss tid som avvägs enligt hur allvarliga bristerna, förseelserna eller försummelserna i verksamheten är.

I 4 mom. föreskrivs det om återkallande av installations- och reparationstillstånd helt och hållet. Installations- och reparationstillståndet kan återkallas helt och hållet, om den brist som gäller förutsättningarna för tillstånd inte har avhjälpits inom den tidsfrist som anges i 3 mom. eller om bristen, förseelsen eller försummelsen i utförandet av installations- och reparationsarbeten är allvarlig eller väsentlig och en lindrigare påföljd inte kan anses vara tillräcklig. I detta fall beaktas åtminstone huruvida bristerna, förseelserna eller försummelserna upprepats och deras antal samt om de eventuellt varit uppsåtliga.

188 §. Temporära åtgärder på grund av brister i installations- och reparationsverksamheten. Genom paragrafen blir det möjligt att temporärt förbjuda installations- och reparationsverksamhet. Bestämmelsen behövs eftersom den gällande lagen inte möjliggör avbrytande av verksamheten trots att brister, förseelser eller försummelser som är allvarliga eller väsentliga och som kan leda till att tillståndet återkallas helt och hållet har upptäckts i verksamheten. Enligt paragrafen ska tillsynsmyndigheten temporärt få förbjuda bedrivandet av installations- och reparationsverksamhet, om det är uppenbart att det i verksamheten hos en innehavare av installations- och reparationstillstånd förekommer sådana allvarliga eller väsentliga brister, förseelser eller försummelser som enligt 187 § kan leda till att tillståndet återkallas. Ett temporärt förbud gäller tills ärendet om återkallande av installations- och reparationstillståndet har avgjorts slutligt. Ärendet ska dock avgöras utan obefogat dröjsmål.

10 kap. Påföljder

189 §. Påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer. I paragrafen föreslås bestämmelser om den påföljdsavgift som kan påföras en i 2 § 44 punkten avsedd ekonomisk aktör, dvs. tillverkaren, tillverkarens representant, importören eller distributören. Påföljdsavgiften grundar sig på artikel 84 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 76 i ramförordningen om fordon i kategori L och artikel 72 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, i vilka medlemsstaterna åläggs en skyldighet att föreskriva om sanktioner för ekonomiska aktörer som bryter mot nämnda EU-förordningar eller mot delegerade akter eller genomförandeakter som antagits med stöd av dem. Kommissionen skulle underrättas om de föreskrivna påföljderna senast den 1 september 2020 och de meddelas utan dröjsmål efter det att behandlingen av lagförslaget har avslutats i riksdagen.

Enligt vad som föreslås i denna proposition ska i påföljdsavgiften inkluderas alla andra gärningsbeskrivningar som nämns i EU-förordningarna, förutom de som gäller förfälskning. Förfälskning av handlingar och andra bevismedel är redan straffbart enligt 33 kap. 1–3 § i strafflagen. Som bevismedel anses enligt 6 § i det kapitlet bl.a. handlingar, märken, stämplat, registerskyltar, tekniska upptagningar och upptagningar som lämpar sig för automatisk databehandling, vilket betyder att begreppet också omfattar sådana märkningar och testresultat som hänför sig till godkännande av fordon. Till denna del ingår kravet på påföljder enligt de nya EU-förordningarna redan i strafflagen.

I paragrafen samlas en specificerad förteckning över de gärningsbeskrivningar på basis av vilka en ekonomisk aktör kan åläggas att betala påföljdsavgift. En förutsättning för påförande av påföljdsavgift är i enlighet med det inledande stycket i 1 mom. gärningsmannens uppsåt eller oaktsamhet.

Paragrafens 1 punkt gäller lämnande av falska uppgifter under godkännandeförfarandet.

Paragrafens 2 *punkt* gäller lämnande av falska uppgifter i samband med förfarandet för återkallelse.

Paragrafens 3 *punkt* gäller tillverkarens, importörens och distributörens skyldighet enligt EU-förordningarna att se till att de fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som släpps ut på marknaden överensstämmer med förordningarna och är försedda med det typgodkännandemärke som krävs.

Den föreslagna 4 *punkten* gäller försummelse av skyldigheten att ge tillgång till information om reparation och underhåll. Skyldigheten att ge tillgång till denna information föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Den föreslagna 5 *punkten* gäller brott mot förbudet att använda anordningar som begränsar funktionen av utsläppsbegränsande system eller förbudet att ändra utsläppsbegränsande system i strid med bestämmelserna om överensstämmelse på det sätt som föreskrivs i de EU-förordningar som nämns i underpunkterna.

Den föreslagna 6 *punkten* gäller ändring av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning så att de inte längre uppfyller kraven för deras angivna användningsändamål eller de krav som följer av rimligen förutsebara användningsförhållanden. Med detta avses att påföljdsavgift kan påföras om ett fordon som uppenbart används i vägtrafik ändras så att det är olämpligt för användning i vägtrafik, dvs. så att fordonet inte överensstämmer med kraven. Detta kan vara t.ex. chipping av fordon så att fordonets motorstyrenhet stimuleras så att fordonets prestanda ökar, varvid också utsläppen ökar avsevärt. Fordonet uppfyller då inte kraven enligt dess angivna användningsändamål.

Den föreslagna 7 *punkten* gäller förbud mot tillverkning, import, saluföring, försäljning eller annan överlåtelse, om vilket det föreskrivs i 6 § 1 och 2 mom. I de momenten föreskrivs det om förbud att tillverka, importera, saluföra, sälja eller på annat sätt överlåta fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som inte uppfyller vad som föreskrivs i bestämmelser och föreskrifter.

Den föreslagna 8 *punkten* gäller underlåtelse att skaffa tillstånd för att på marknaden släppa ut delar eller utrustning. Bestämmelser om tillståndet finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Den föreslagna 9 *punkten* gäller försummelse av anmälningsskyldigheten i fråga om bristande överensstämmelse hos en typ.

Paragrafens 10 *punkt* gäller försummelse av anmälningsskyldigheten i fråga om ändringar i informationsmaterial.

Den föreslagna 11 *punkten* gäller försummelse av den anmälningsskyldighet enligt 65 § som gäller de ändringar som gjorts i ett avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven och uppgifterna om avtalets upphörande.

Den föreslagna 12 *punkten* gäller situationer där skyldigheten att underrätta godkännandemyndigheten eller marknadskontrollmyndigheten om bristande överensstämmelse med kraven eller en allvarlig risk försummas. Bestämmelser om denna skyldighet finns i ramförordningen om

bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Den föreslagna *13 punkten* gäller situationer där information som till sin juridiska betydelse är inkorrekt har lämnats till en utsedd teknisk tjänst, en godkänd sakkunnig eller en beviljare av enskilt godkännande vid kontroller, mätningar eller tester som utförs för förfarandet för godkännande eller för ett förfarande som leder till tillbakadragande från marknaden eller vid tester eller bedömningar som utförs för tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven.

Den föreslagna *14 punkten* gäller brott mot förbudet mot registrering, försäljning eller ibruktagande.

Den föreslagna *15 punkten* gäller försummelse att lämna en sådan beskrivning som avses i 206 §.

190 §. Påföljdsavgift som påförs utsedda tekniska tjänster. I paragrafen föreslås bestämmelser om den påföljdsavgift som påförs utsedda tekniska tjänster. Påföljdsavgiften motsvarar till sin natur den påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer. En förutsättning för påförandet är den tekniska tjänstens uppsåt eller oaktsamhet. Enligt den föreslagna *1 punkten* kan påföljdsavgift påföras till följd av falska uppgifter som lämnats under godkännandeförfarandet. Enligt den föreslagna *2 punkten* kan påföljdsavgift påföras till följd av att falska uppgifter lämnas under förfarandet för återkallelse. Den föreslagna *3 punkten* gäller försummelse av den informations-skyldighet som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. Den informationsskyldighet som avses i bestämmelsen gäller enligt nämnda förordningar underrättelse om sådan upptäckt bristande överensstämmelse som kan föranleda att ett intyg om typgodkännande måste avslås, begränsas eller återkallas tillfälligt eller slutgiltigt samt om sådana omständigheter som inverkar på räckvidd och villkor för utseende av tekniska tjänster. Den föreslagna *4 punkten* gäller situationer där en teknisk tjänst försummar den skyldighet som föreskrivs för den i nämnda ramförordningar att rapportera om att en tillverkare inte uppfyller kraven till godkännandemyndigheten.

191 §. Påföljdsavgift som påförs godkända sakkunniga. Paragrafen gäller den påföljdsavgift som påförs godkända sakkunniga. Påföljdsavgiften motsvarar till sin natur den påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer. En förutsättning för påförandet är den godkända sakkunnigas uppsåt eller oaktsamhet. Enligt den föreslagna *1 punkten* kan påföljdsavgift påföras, om en godkänd sakkunnig lämnar falska uppgifter under godkännande- eller besiktningsförfarandena. Den föreslagna *2 punkten* gäller situationer där en godkänd sakkunnig försummar skyldigheten enligt 71 §.

192 §. Påföljdsavgift för installations- och reparationsarbeten. Den föreslagna paragrafen gäller förseelser som hänför sig till installations- och reparationsarbeten som avses i 9 kap. Påföljdsavgiften motsvarar till sin natur andra påföljdsavgifter. En förutsättning är gärningsmannens uppsåt eller oaktsamhet. Enligt den föreslagna paragrafen kan påföljdsavgift påföras den som utför installations- och reparationsarbeten enligt 180 § utan i 180 § avsett tillstånd eller i strid med den begränsning som föreskrivs i 185 §.

193 §. Påförande av påföljdsavgift och avgiftens storlek. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om påförande av påföljdsavgift och om påföljdsavgiftens storlek.

Enligt *1 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket ha rätt att påföra den påföljdsavgift som avses i 189–192 §. Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå

till högst 30 000 euro, men dock till högst en procent av den ekonomiska aktörens, den utsedda tekniska tjänstens eller den godkända sakkunnigas omsättning under den föregående räkenskapsperioden. Det tak på omsättningen som är sammankopplat med det fasta maximibeloppet säkerställer att påföljdsavgiften inte blir oskäligt stor för små företag.

Påföljdsavgiften ska i huvudsak gälla juridiska personer, med vilka avses ekonomiska aktörer, utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga. Enligt 69 § kan som godkänd sakkunnig dock godkännas också en fysisk person som är sakkunnig. Av denna anledning ska i momentet också tas in en bestämmelse om storleken på den påföljdsavgift som påförs fysiska personer. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av personens inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Enligt 2 mom. ska vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek hänsyn tas till förfarandets art och skadlighet och hur ofta förfarandet upprepats samt till gärningsmannens ekonomiska ställning. Avgiftens storlek ska grunda sig på en helhetsbedömning. Alla omständigheter som inverkar på saken ska beaktas. Det kan bestämmas att ingen avgift påförs och att en anmärkning ges i stället eller att avgiften ska vara lägre än minimibeloppet, om förfarandet kan anses ringa och om det med tanke på förfarandets art, hur ofta det upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är skäligt att ingen avgift påförs eller att den är lägre än minimibeloppet.

Enligt artikel 4 i tilläggsprotokoll 7 till den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna får ingen lagföras eller straffas på nytt i en brottmålsrättegång i samma stat för ett brott för vilket han redan blivit slutligt frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättegångsordningen i denna stat. Detta s.k. ne bis in idem-förbud ingår även i artikel 14.7 i den internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter och i artikel 50 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Förbudet anses även ingå i Finlands grundlag, nämligen i 21 § som gäller individens rättsskydd, där 2 mom. innehåller en bestämmelse om de garantier för en rättvis rättegång som ska tryggas genom lag. När det gäller Europadomstolens avgörandepraxis begränsar sig tillämpningsområdet för förbudet inte enbart till egentliga domar som gäller straffrättsliga påföljder, utan det sträcker sig även till olika administrativa påföljder som har karaktären av straff.

I 3 mom. föreslås därför en bestämmelse om att påföljdsavgift inte får påföras en fysisk eller juridisk person som misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol eller som har dömts för samma gärning genom en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning. Förbudet mot dubbel straffbarhet gäller också utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga, eftersom de enligt lagförslaget omfattas av straffrättsligt tjänsteansvar.

I lagstiftningen finns det inga allmänna preskriptionsbestämmelser för förseelser för vilka det kan påföras påföljdsavgift. Enligt 4 mom. ska påföljdsavgift inte få påföras, om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks. Bestämmelser om verkställighet av avgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Rättsregistercentralen ansvarar således för verkställigheten av påföljdsavgifterna. Med anledning av detta föreslås det i denna proposition att nämnda lag ändras.

I lagen om verkställighet av böter finns inte några bestämmelser om preskription av en fordran. I 4 mom. föreslås därför bestämmelser även om att en påföljdsavgift preskriberas fem år från det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades. Bestämmelsen motsvarar preskriptionsbestämmelserna för andra påföljdsavgifter. Ingen ränta tas ut på påföljdsavgiften.

194 §. Fordonsförseelse. I paragrafen föreslås bestämmelser om fordonsförseelse. Paragrafen motsvarar i huvudsak 96 § i den gällande fordonslagen, men de gärningsbeskrivningar som gäller ekonomiska aktörers förseelser överförs till att omfattas av påföljdsavgiften. Straffet för fordonsförseelse är böter. En förutsättning för att straff ska kunna dömas ut är, på samma sätt som i nuläget, gärningsmannens uppsåt eller oaktsamhet.

De aktörer som avses i 12 § kan göra sig skyldiga till sådana förseelser som avses i 1 mom. I den paragrafen ingår en allmän ansvarsbestämmelse i vilken det föreskrivs om ansvar för fordons trafikduglighet, registrering och besiktning. Enligt den paragrafen tillkommer detta ansvar ett fordonets ägare eller innehavare och ett fordonets förare. Om ett fordon framförs av en arbetstagare anställd hos dess ägare eller innehavare, ska arbetsgivaren se till att fordonet är trafikdugligt när det överlämnas till arbetstagaren för framförande samt att fordonet granskas och genomgår service tillräckligt ofta för att det ska hållas i trafikdugligt skick. Föraren ska utan dröjsmål underrätta arbetsgivaren om brister som han eller hon observerat i fordonets skick och inte själv kan avhjälpa.

Det finns nästan ingen rättspraxis om sådan ansvarsfördelning som avses i 12 § i den föreslagna fordonslagen (9 § i den gällande fordonslagen). Högsta domstolen har dock i sitt avgörande HD 2009:44 (punkterna 16 och 17) bedömt omfattningen av ansvaret för en tillfällig förare av ett fordon.

Enligt den föreslagna 1 punkten kan bötesstraff dömas ut i en situation där den reparationsskyldighet som föreskrivs i 158 § försummas. I den föreslagna 158 § i fordonslagen föreskrivs det om avhjälpande av fel och brister i fordon som har underkänts vid periodisk besiktning men som inte har meddelats körförbud.

Enligt den föreslagna 2 punkten kan bötesstraff dömas ut i en situation där man bryter mot användningsförbud eller körförbud i fråga om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning.

Enligt den föreslagna 3 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som underlåter att fullgöra den besiktningsskyldighet som föreskrivs i 143 eller 146 §. I 143 § föreskrivs om ändringsbesiktning och i 146 § om kopplingsbesiktning.

Enligt den föreslagna 4 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som bryter mot kravet enligt 99–101 § om användning, fastsättning eller skötsel av registreringstecken eller registreringskyltar.

Enligt den föreslagna 5 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som bryter mot det krav som gäller användning av nationalitetsbeteckning som anges i 105 §.

Enligt den föreslagna 6 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som använder i 116 § avsedda provnummerintyg eller i nämnda paragraf avsedda provnummerskyltar i strid med den paragrafen.

Enligt den föreslagna 7 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som använder ett i 117 § avsett förflyttningstillstånd i strid med den paragrafen.

Enligt den föreslagna 8 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som använder i 118 § avsedda förflyttningmärken i strid med den paragrafen.

Enligt den föreslagna 9 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som bryter mot skyldigheten enligt 119 § att medföra provnummerintyg eller förflyttningstillstånd i fordonet under körning.

Enligt 10 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som bryter mot skyldigheten enligt 166 § 2 mom. 1 punkten att visa upp ett intyg eller en handling som avses i den punkten för en person som avses i den punkten. I 166 § föreskrivs för föraren en skyldighet att tillåta att en teknisk vägkontroll utförs. Enligt 166 § 2 mom. 1 punkten ska föraren för en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt för en den som utför besiktningar och deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen visa upp ett besiktningsintyg eller någon annan handling som visar att fordonet överensstämmer med kraven. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll gärningsbeskrivningen i den gällande fordonslagen, men ordalydelsen preciseras.

Enligt den föreslagna 11 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som vägrar att ge personer som avses i 166 § 2 mom. 2 punkten tillträde till fordonet eller hindrar personer som avses i den punkten att framföra fordonet för utförande av en kontroll enligt nämnda paragraf. I 166 § 2 mom. 2 punkten föreskrivs det om rätten för polismän, tullmän och gränsbevakningsmän samt dem som utför besiktningar och deltar som sakkunniga i den tekniska vägkontrollen att ta sig in i fordonet och framföra det. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll gärningsbeskrivningen i den gällande fordonslagen, men ordalydelsen preciseras.

Enligt den föreslagna 12 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som bryter mot förbudet enligt 30 § 5 mom. mot användning av den färgsättning eller de emblem som polisfordon eller Gränsbevakningsväsendets fordon använder. I 30 § 5 mom. i fordonslagen föreskrivs det att färgsättningen och emblemerna på polisfordon och Gränsbevakningsväsendets fordon inte får användas på andra fordon.

Enligt 13 punkten ska den dömas till bötesstraff som bryter mot förbudet enligt EU-lagstiftningen att manipulera system där förbrukningsbart reagens används. Rekvisitet uppfylls t.ex. genom användning av manipulationsstrategier som minskar utsläppsbegränsningsanordningarnas effektivitet. Dessutom ska rekvisitet för fordonsförseelse uppfyllas när man uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet med avseende på användning av reagens i systemet för begränsning av utsläpp för fordon som föreskrivs i EU-lagstiftningen, om fordonet används i trafik. Ett sådant reagens som avses i punkten kan t.ex. vara AdBlue-lösning, som används i dieselfordon som är utrustade med SCR-teknik. Syftet med AdBlue-lösningen är att minska de miljöskadliga utsläppen av kväveoxider från dieselfordon.

Enligt den föreslagna 14 punkten döms den till böter som försummar den i 12 § 2 mom. föreskrivna skyldigheten att hålla ett fordon trafikdugligt eller att sörja för att ett fordon som överlämnas till en arbetstagare för framförande är trafikdugligt. I fordonslagens 12 § 2 mom. föreskrivs det att om ett fordon framförs av en arbetstagare anställd hos dess ägare eller innehavare, ska arbetsgivaren se till att fordonet är trafikdugligt när det överlämnas till arbetstagaren för framförande samt att fordonet granskas och genomgår service tillräckligt ofta för att det ska hållas i trafikdugligt skick.

Enligt den föreslagna 2 mom. ska vid en fordonsförseelse eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff samt i fråga om avgift för trafikförseelse, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelserna i momentet motsvarar 96 § i den gällande fordonslagen. Avsikten är att två separata straff inte ska kunna påföras för samma gärning.

195 §. Avgift för trafikförseelse. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om avgift för trafikförseelse på motsvarande sätt som i den gällande fordonslagen. Bestämmelserna flyttas dock till en egen paragraf istället för att finnas i den paragraf som gäller fordonsförseelse, eftersom bestämmelser om straff och administrativa påföljder av hävd finns i separata paragrafer. Enligt 1 mom. kan en avgift för trafikförseelse påföras i en situation där föraren inte har med sig del I av registreringsintyget när han eller hon framför ett motordrivet fordon. Avgiften för trafikförseelse enligt momentet ändrades i fordonslagen i samband med den nya vägtrafiklagen (730/2018). I 96 § 2 mom. i fordonslagen föreskrivs det att när ett fordon används i internationell trafik ska del I av registreringsintyget medföras i fordonet under körning.

Enligt 2 mom. ska en ägare, förare eller innehavare av ett fordon kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 § 1 mom. eller 12 § 1 mom. En avgift för trafikförseelse kan för samma gärningsbeskrivning också påföras en mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped. Avgiften för trafikförseelse enligt momentet togs in i den gällande fordonslagen i samband med den nya vägtrafiklagen. I 3 § i fordonslagen föreskrivs det om de allmänna säkerhetskraven för fordon och fordonskombinationer. I 7 § 1 mom. i fordonslagen föreskrivs däremot att om inte något annat föreskrivs någon annanstans i lag, får ett fordon som används i trafik inte repareras, ändras, tillåtas bli ändrat eller fördes med tilläggsanordningar så att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. I fordonslagens 12 § 1 mom. föreskrivs det att ett fordons ägare eller en innehavare som i ägarens ställe har anmälts till registret samt ett fordons förare är ansvariga för att ett fordon som används i trafik är trafikdugligt och, om så förutsätts, har registrerats och besiktats på behörigt sätt.

Enligt 3 mom. ska en förare kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligt eller av oaktsamhet använder eller framför ett oregistrerat eller avställt fordon i strid med 11 §. Avgiften för trafikförseelse enligt momentet ändrades i fordonslagen i samband med den nya vägtrafiklagen. I 11 § i fordonslagen föreskrivs det om förbud mot användning av fordon när ett motordrivet fordon och ett släpfor don som kopplas till det eller till dess släpvagn inte har genomgått första registrering, ändringsregistrering och besiktning på behörigt sätt. Användningsförbudet gäller enligt paragrafen också fordon som avstälts.

Enligt 4 mom. kan den som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att enligt 83 § 1 mom. göra en anmälan av ett fordons sådana registeruppgifter som gäller något annat än användning av fordonet i trafik påföras en avgift för trafikförseelse. Avgiften för trafikförseelse enligt momentet ändrades i fordonslagen i samband med den nya vägtrafiklagen.

Det föreslagna 5 mom. innehåller en hänvisning till vägtrafiklagen, som ska tillämpas på påförande, delgivning och verkställighet av en avgift för trafikförseelse.

196 §. Hänvisningar till strafflagen. Den föreslagna paragrafen motsvarar 96 § i den gällande fordonslagen. I paragrafen tas det i enlighet med etablerad rekommendation in hänvisningar till de paragrafer i strafflagen där det föreskrivs om straff som gäller lagens tillämpningsområde. Här nämns straff för äventyrande av trafiksäkerheten och straff för ingivande av osant intyg till en myndighet.

197 §. Åtgärdseftergift. Paragrafen motsvarar 96 § 5 mom. i den gällande fordonslagen. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om möjligheten att inte väcka åtal och att inte döma ut straff, om fordonsförseelsen är ringa med hänsyn till omständigheterna. I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om möjligheten att ge den som gjort sig skyldig till förseelsen en anmärkning istället för att vidta andra åtgärder.

11 kap. Särskilda bestämmelser

198 §. Föreläggande om körförbud. I paragrafen föreskrivs det om föreläggande om körförbud på motsvarande sätt som i 84 § i den gällande fordonslagen.

Körförbud kan enligt 1 mom. föreläggas eller det kan förhindras att ett fordon används i trafik eller på andra platser, om det vid en teknisk vägkontroll eller annars konstateras att fordonet till sin konstruktion eller utrustning eller till sitt skick inte uppfyller föreskrivna krav. Ju allvarigare fara bristande överensstämmelse med kraven skulle medföra, desto mer motiverat är det att meddela körförbud. Körförbud kan också föreläggas om fordonet är belagt med användningsförbud eller om fordonet har använts i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna om registrering eller om temporär eller tillfällig användning av ett oregistrerat fordon i trafik.

Fullmakt att förhindra användning av fordon och förelägga körförbud ges förutom till polismän även till tullmän och gränsbevakningsmän. I enlighet med Europeiska unionens allmänna princip om den inre marknaden ska den övervakning som avses här i huvudsak utföras av polisen inom landets gränser i fråga om fordon som kommer från Finland och andra EES-länder. Eftersom Finland dessutom har en gräns på 1 300 kilometer mot Ryssland, som samtidigt är EU:s yttre gräns, ska kontrollfullmakt och fullmakt att förhindra användning av fordon också ges tull- och gränsbevakningsmän. Tvångsmedel för att förhindra användning är att avlägsna registreringsskyltar, provnummerintyg, förflyttningstillstånd och registerutdrag. Vid behov kan myndigheten använda också andra metoder.

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman hindrar användningen av ett fordon, kan han eller hon dock ge ett skriftligt tillstånd för att fordonet ska kunna köras till en lämplig bestämmelseort, för reparation och besiktning. Bestämmelser om detta ska enligt förslaget finnas i 2 mom.

Enligt 3 mom. är myndigheternas rättigheter mer omfattande än i 1 mom. och gäller också sådana fall där fordonets konstruktion har ändrats i strid med 7 § eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den paragrafen.

199 §. Förhindrande av användning av fordon som är obesiktade eller inte är i skick. Paragrafen motsvarar den gällande 16 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

200 §. Föreläggande om kontrollbesiktning. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 85 § i den gällande fordonslagen.

I 1 mom. föreskrivs det om när det ska föreläggas att ett fordon för en grundligare kontroll ska besiktas vid ett fast besiktningsställe. Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts hos ett fordon kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska besiktas. En sådan grundligare kontroll kallas kontrollbesiktning.

Vid en kontroll på väg finns det i allmänhet inte tillgång till mätanordningar av samma klass som vid fasta besiktningsställen. Vid kontrollen kan det väckas misstankar om att fordonet inte är i trafiksäkert skick. Sådana situationer kan uppstå t.ex. vid undersökning av bromsar eller avgasutsläpp hos tunga fordonskombinationer. Transport- och kommunikationsverket ska ersätta endast de kontrollbesiktningar där det har konstaterats att fordonet inte har några fel eller brister. Således blir den som kommit med ett fordon till kontrollbesiktning tvungen att själv

betala besiktningen, eftersom det inte är motiverat att myndigheten ersätter också kontrollen av ett sådant fordon som inte är i sådant skick som avses i bestämmelserna. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman ska överväga vilken tidsfrist som är lämplig för kontrollbesiktning och även meddela föreskrifter om den. Fordonet är belagt med användningsförbud från och med den utsatta tiden fram till godkännandet vid kontrollbesiktningen.

En polisman, tullman och gränsbevakningsman kan på grund av fordonsskador eller av andra särskilda skäl bestämma att den i paragrafen avsedda kontrollbesiktningen av ett fordon ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Grunden för beslut om en sådan besiktning kan utöver de skador som nämns i paragrafen också vara oklarheter i fråga om fordonets identitet. För tydlighetens skull ska det i slutet av momentet tas in en bestämmelse om att rätten att förelägga kontrollbesiktning också gäller fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

I 2 mom. föreskrivs det om rätten att trots vad som föreskrivs i 1 mom. använda ett fordon i trafik. Enligt momentet ska ett fordon trots användningsförbud få användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för. Momentet motsvarar det gällande 5 § 2 mom. i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

Enligt 4 mom. ska i samband med en kontrollbesiktning som utvidgas till en registreringsbesiktning också fordonets skick kontrolleras.

De föreslagna 3, 5 och 6 mom. motsvarar den gällande 13 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

201 §. Tillsyn över fordons skick och trafikduglighet. I paragrafen föreskrivs det om de myndigheter som övervakar fordonens skick och trafikduglighet enligt denna lag. Tillsynen över efterlevnaden av lagen ska utövas av polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen. Gränsbevakningsväsendets tillsynsbehörighet ska begränsas till det verksamhetsområde som anges i 20 § i gränsbevakningslagen (578/2005). Tullen ska övervaka fordonens skick och trafikduglighet inom sitt eget verksamhetsområde.

202 §. Gränsvärden för mått och massa som tillämpas vid godkännande av bilar och tillhörande släpvagnar. Paragrafen motsvarar 13 d § i statsrådets förordning om fordons konstruktion och utrustning.

203 §. Undantag som gäller militärfordon. I paragrafen föreslås bestämmelser om under vilka förutsättningar undantag från fordonslagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den får göras i fråga om militärfordon. Paragrafen motsvarar 1 § 5 mom. i den gällande fordonslagen. Den föreslagna paragrafen innehåller ett bemyndigande för försvarsministeriet att utfärda förordning och ett normgivningsbemyndigande för Huvudstaben. Fordon som används särskilt i militära syften är bl.a. pansar- och bandfordon och andra fordon som Försvarsmakten har specialkunskaper om. Största delen av de fordon som Försvarsmakten använder är till sin konstruktion normala och på dem tillämpas fortsättningsvis fordonslagen samt de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den, inklusive förutsättningarna för godkännande för trafik.

204 §. Militärfordonsregistret. Paragrafen motsvarar 64 § 5 mom. i den gällande fordonslagen. Den föreslagna paragrafen innehåller ett bemyndigande för försvarsministeriet att utfärda en förordning.

205 §. *Andra staters militärfordon.* I paragrafen föreskrivs det om godkännande av fordon som hänför sig till Försvarsmaktens internationella verksamhet. Paragrafen är ny. I den gällande lagstiftningen finns inga bestämmelser om vem som svarar för de tekniska kraven på militärfordon som anländer till finskt territorium. Paragrafen inverkar inte på tillstånd som meddelas med stöd av territorialövervakningslagen (755/2000). Paragrafen behövs för att förtydliga den rättsliga ställningen för militärfordon som anländer till finskt territorium. Med stöd av den gällande lagstiftningen är det inte klart vilka tekniska krav som gäller för dessa fordon och i vilket förfarande de godkänns.

I *1 mom.* föreskrivs det om situationer där Huvudstaben ska ge sitt godkännande för andra staters militärfordon som används på finskt territorium. Militärfordon kan komma in på finskt territorium i samband med Försvarsmaktens övningsverksamhet, forsknings- och utvecklingsverksamhet, annat bilateralt eller multilateralt samarbete eller internationellt bistånd. Huvudstabens godkännande kan ges t.ex. i samband med beviljande av tillstånd enligt territorialövervakningslagen.

I *2 mom.* ställs det krav på militärfordon från en annan stat. För det första ska fordonet vara godkänt av en myndighet i den andra staten, alltså ska fordonet uppfylla de krav som staten i fråga ställer på fordonet.

För det andra ska fordonet till sitt användningsändamål motsvara ett fordon som Försvarsmakten godkänt för motsvarande användningsändamål till sitt användningsändamål, sin massa och sina mått. Detta innebär t.ex. att ett militärfordon som används för transport av manskap också ska vara ett fordon som används för transport av manskap i en annan stat, och att det till massa och mått inte får avvika avsevärt från det fordon som används av Försvarsmakten för transport av manskap.

206 §. *Fordonstillverkarens anvisningar samt tekniska uppgifter som behövs vid besiktning av fordon.* Paragrafen motsvarar 93 § i den gällande fordonslagen. I *1 mom.* föreskrivs det om tillverkarnas, tillverkarens representanters och importörernas skyldighet att till Transport- och kommunikationsverket, och därigenom till besiktningsställena samt de aktörer som utför vägkontroller, lämna sådana uppgifter om fordonens tekniska egenskaper och eventuellt avvikande kontrollmetoder som är väsentliga med tanke på periodiska besiktnings- och tekniska vägkontroller.

I *2 mom.* föreskrivs det i enlighet med kraven i besiktningsdirektivet om lämnande av uppgifter om fordons tekniska egenskaper för besiktningsändamål. Vid lämnandet av uppgifter ska Europeiska kommissionens genomförandebestämmelser som utfärdats med stöd av besiktningsdirektivet iakttas.

I det föreslagna *3 mom.* föreskrivs för Transport- och kommunikationsverket befogenhet att förelägga vite i en situation där skyldigheten enligt 1 eller 2 mom. att lämna uppgifter försummas.

207 §. *Beskrivning.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 93 c § i den gällande fordonslagen. I det föreslagna *1 mom.* föreskrivs det att om användningen eller installationen av andra än typgodkända fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller annan än typgodkänd utrustning avsevärt påverkar trafiksäkerheten eller miljön och användningen eller installationen inte är uppenbar utan anvisningar, ska överlåtaren se till att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen då de säljs eller annars överläts som nya, åtföljs av en finsk- och svenskspråkig beskrivning av korrekt användning och

installation av fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen och utrustningen, av installation av ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del och utrustning avsedd att installeras i ett fordon och av övriga behövliga omständigheter.

I 2 mom. föreskrivs det om sätten att fästa beskrivningen.

208 §. Bedömning av hur typgodkännandet och marknadskontrollen fungerar. Paragrafen är ny. Genom den genomförs medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 6.8 och 6.9 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem om att se över och bedöma sin typgodkännande verksamhet och marknadskontroll.

209 §. Ändringssökande. I 1 mom. föreskrivs det att omprövning i fråga om ett beslut som har meddelats med stöd av den föreslagna lagen ska få begäras hos den myndighet som har fattat beslutet i enlighet med förvaltningslagens bestämmelser. Omprövning av ett beslut om godkännande eller ett beslut om besiktning av ett fordon ska dock få begäras hos Transport- och kommunikationsverket, eftersom dessa beslut fattas av andra än myndigheter. Ett beslut på en omprövningsbegäran ska få överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen så som föreskrivs i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att andra beslut som fattats med stöd av lagen än beslut om påföljdsavgift enligt 189–192 § ska iaktas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Detta innebär att påföljdsavgiften kan verkställas först när den har vunnit laga kraft.

210 §. Ikraftträdande. Enligt vad som föreslås i 1 mom. ska den föreslagna lagen träda i kraft år 20 .

Genom den föreslagna lagen upphävs enligt 2 mom. den gällande fordonslagen (*den upphävda lagen*) med undantag av 25 § 2 mom. och 27 a § 1 mom. 8 punkten som innehåller bestämmelser om taxameter samt annat instrument och system. Dessa bestämmelser ska vara i kraft till den 1 juni 2021. Avsikten är att den reviderade taxameterregleringen ska träda i kraft den 1 juni 2021. Den har beretts vid kommunikationsministeriet som en del av regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, 155 och 171 § i vägtrafiklagen samt fordonslagen (korrigering av den s.k. taxilagstiftningen). I den proposition som gäller reformen av taxilagstiftningen föreslås det att de gällande bestämmelserna om taxameter ändras och tas in i 15 a och 152 § i lagen om transportservice i stället för i fordonslagen.

Avsikten är att de nya bestämmelserna om taxameter ska träda i kraft först den 1 juni 2021 på grund av att aktörerna inom branschen behöver en övergångsperiod för tillämpningen av den nya regleringen och Transport- och kommunikationsverket ska meddela närmare föreskrifter om bestämmelserna om taxameter. Dessutom har bestämmelserna om taxameter ansetts vara sakligt tillämpliga på lagen om transportservice, i vilken de viktigaste bestämmelserna om taxitrafik ingår. Därför föreslås det i propositionen att den gällande fordonslagens bestämmelser om taxameter ska gälla till den 1 juni 2021.

Dessutom upphävs genom den föreslagna lagen statsrådet förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon. Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till fordonslagen, ska bestämmelserna i den nya lagen tillämpas istället för den upphävda lagen efter ikraftträdandet av den nya lagen.

211 §. Övergångsbestämmelser. Enligt 1 mom. förblir de tillstånd som beviljats, beslut som meddelats och avtal som ingåtts med stöd av den upphävda lagen i kraft.

Enligt 2 mom. ska den sista besiktningssdagen för den periodiska besiktning som följer efter ikraftträdandet av denna lag i fråga om fordon som tagits i bruk före lagens ikraftträdande bestämmas enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet, varefter bestämmelserna i denna lag iakttas.

Behandlingen av ärenden som är anhängiga vid ikraftträdandet av den föreslagna lagen slutförs enligt vad som föreskrivs i 3 mom. med iakttagande av de bestämmelser och föreskrifter som gällde vid ikraftträdandet.

Enligt 4 mom. förblir de förordningar som utfärdats och föreskrifter som meddelats med stöd av den upphävda lagen i kraft tills något annat föreskrivs eller bestäms i fråga om dem. Detta gäller dock inte de förordningar som upphävs med stöd av 109 § 2 mom.

Övergångsbestämmelser om EU- och EG-typgodkännanden ingår inte bara i fordonslagen utan också i artikel 89 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Lagen om ändring av lagen om fordonsbesiktningssverksamhet

Det föreslås att 3, 5 och 41 § i lagen om fordonsbesiktningssverksamhet ändras så att de motsvarar förslaget till ny fordonslag. I lagens 3 § görs dessutom tekniska korrigeringar som hänför sig till numreringen av punkterna. I 5 § görs tekniska korrigeringar på grund av att 5 a § fogas till lagen.

Till lagen fogas en ny 5 a § som innehållsmässigt motsvarar 12 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon.

Lagen om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

Det föreslås att 1 och 2 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon ändras så att de motsvarar förslaget till ny fordonslag. I den författningshänvisning som finns i 11 § 2 mom. görs i den finska språkdräkten en teknisk korrigering, medan det i momentets svenska språkdräkt görs en språklig korrigering.

Lagen om ändring av fordonsskattelagen

Genom propositionen föreslås det en ändring av definitionen av motorredskap som byggts på ett bilchassi (bilunderrede) i 4 § 2 mom. i fordonsskattelagen. Bestämmelser om definitionen av motorredskap som byggts på bilunderrede finns för närvarande i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992). Enligt 20 § i den förordningen är motorredskap som byggts på bilunderrede ett fordon i klass N₂ eller N₃ som har speciell utrustning för utförande av arbete och som inte är avsett för transport av annan last än de redskap och den utrustning som behövs för arbetet. Ett motorredskap som byggts på bilunderrede är enligt fordonsskattelagen inte skattepliktigt och enligt bränsleavgiftslagen får i fordonet i de situationer som anges i lagen användas bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselloja utan skyldighet att betala bränsleavgift. Eftersom definitionen av fordonet endast har betydelse för den skattemässiga behandlingen av det, föreslås det att definitionen i förordningen tas in i fordonsskattelagen.

Samtidigt preciseras definitionen av fordonet så att den motsvarar den nuvarande skattemässiga behandlingen. Ett fordon har ansetts vara befriat från skatt och bränsleavgift, om fordonet i fråga utför det arbete för vilket det är utrustat. Fordon i vilka det t.ex. endast har byggts en verkstad

eller annan arbetslokal har inte uppfyllt villkoren för skattefrihet. Även fordonets transportkapacitet har begränsats för att fordonet i fråga inte ska konkurrera med egentlig transportverksamhet. Av denna anledning kan ett sådant fordon inte transportera annat än det material och de arbetsredskap som har ett direkt samband med utförandet av arbetet. Eftersom utrustningen och användningsändamålen är mångfasetterade kan transportkapaciteten dock inte fastställas definitivt, vilket innebär att skattemyndigheten i enskilda fall är tvungen att utöva prövningsrätt i fråga om definitionen av fordon. Eftersom skatteförmånerna är avsedda för ett fordon som i huvudsak inte används för persontransport, har också kapaciteten för persontransport begränsats till två personer utöver föraren.

En förutsättning för att definitionen av motorredskap som byggts på bilunderrede ska uppfyllas är att det till det inte kopplas något annat släpfordon än sådant som används för transport av bränsle och smörjmedel samt utrustning och tillbehör som hänför sig till arbetet i fråga. Bestämelsen ska tolkas så att små mängder material som behövs i arbetet kan transporteras i en släpvagn, t.ex. sand som behövs för sandblästring eller tvättmedel som behövs vid tvätt, men en sådan fordonskombination får alltså inte användas för egentlig godstransport. Det är inte tillåtet att koppla en släpvagn som används för godstransport till en arbetsmaskin som byggts på bilunderrede, eftersom dragbilen inte beskattas på samma sätt som ett fordon som används för godstransport.

Det föreslås att 2 § 2 mom. samt 4 a, 5, 6 och 12 § i fordonsskattelagen ändras så att de motsvarar förslaget till ny fordonslag. Det föreslås att den hänvisning till författningsnummer som finns i 12 § 1 mom. 12 punkten ändras så att den motsvarar gällande lagstiftning.

Lagen om ändring av 3 § i lagen om alkohol

Det föreslås att 3 § i lagen om alkohol ändras så att den motsvarar förslaget till ny fordonslag.

Lagen om ändring av bilskattelagen

Det föreslås att 1, 21, 34 d och 34 e § i bilskattelagen ändras så att de motsvarar förslaget till ny fordonslag. Det föreslås att hänvisningen till fordonslagen i 21 § ändras till en hänvisning till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, i vilken det i fortsättningen föreskrivs om de tekniska kraven på husbilar.

Lagen om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

Det föreslås att till 1 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter fogas marknadskontrollen av produkter som omfattas av tillämpningsområdet för fordonslagen, om inte något annat föreskrivs i den lagen.

Det föreslås att det till 4 § 4 mom. fogas en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket ska vara marknadskontrollmyndighet när det gäller produkter som avses i fordonslagen.

Lagen om ändring av 4 § i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

Det föreslås att 4 § i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift ändras så att den motsvarar förslaget till ny fordonslag.

Lagen om ändring av 5 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen

Det föreslås att 5 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen ändras så att den motsvarar förslaget till ny fordonslag.

Lagen om ändring av lagen om transportservice

Det föreslås att 3, 42 och 44 § i lagen om transportservice ändras så att de motsvarar förslaget till ny fordonslag.

Lagen om ändring av 2 och 30 § i trafikförsäkringslagen

Det föreslås att 2 och 30 § i trafikförsäkringslagen ändras så att de motsvarar förslaget till ny fordonslag.

Lagen om ändring av 3 och 13 § i terrängtrafiklagen

Det föreslås att 3 och 13 § i terrängtrafiklagen ändras så att de motsvarar förslaget till ny fordonslag.

Lagen om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

Det föreslås att påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen tas in i 1 § 2 mom. i lagen om verkställighet av böter som gäller lagens tillämpningsområde. Påföljdsavgifterna ska verkställas på det sätt som föreskrivs i lagen om verkställighet av böter.

Lagen om ändring av 2 och 175 § i vägtrafiklagen

Det föreslås att 2 § 1 mom. 21 punkten och 175 § i vägtrafiklagen ändras så att de motsvarar den föreslagna lagen.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

I förslaget till fordonslag ingår ett flertal bemyndiganden för statsrådet och ministerierna att utfärda förordning samt bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Nästan alla bemyndiganden ingår redan i den gällande fordonslagen, och jämfört med den har bemyndigandena i förslaget till fordonslag gallrats betydligt. Nya bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter ingår i 69, 77, 143 och 154 § i fordonslagen. Dessa gäller förändringar i enskilt godkännande, tillämpning av de standarder som ska iaktas vid bedömningen av en godkänd sakkunnig, ändringsbesiktning samt kategorisering av fel och brister som upptäckts vid periodiska besiktningar, ändringsbesiktningar och kopplingsbesiktningar.

Statsrådets förordningar

Fordonslagen

8 §. Stamfordon, reparerade fordon och hopbyggda fordon. Det föreslagna 4 mom. innehåller ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om delars och delhelheters andel av fordon samt om vid vilken tidpunkt ett hopbyggt eller reparerat fordon anses vara hopbyggt och ändrat eller reparerat och ändrat. Genom förordning av statsrådet föreskrivs det också om antecknande av uppgifter om ett hopbyggt eller reparerat fordon i registreringsintyget och registret. De bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen, och de preciserar endast regleringen på lagnivå.

14 §. Undantag från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Det föreslagna 1 mom. innehåller ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om undantag från kraven i 13 § 2 mom. Genom förordning av statsrådet fastställs de undantag från kraven genom vilka man på grund av fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskraven eller den tekniska genomförbarheten av kraven kan eller bör avvika från kraven på obligatoriska delar och egenskaper enligt 13 § 2 mom. Med beaktande av dessa omständigheter ska undantagen vara behövliga. För en del fordon, såsom luftkuddefarkoster, är kraven inte alls ändamålsenliga. Genom förordning av statsrådet utfärdas det dock bestämmelser även om de specialvillkor inom ramen för vilka det nationella handlingsutrymmet i fråga om fordons tekniska kravnivå ska användas. De undantag som föreskrivs motsvarar i stor utsträckning de lättnader som för närvarande gäller för fordon som importeras eller tillverkas i enskilda exemplar. Undantagen kan vid behov utvidgas med beaktande av internationella krav och särskilt egendomsskyddet och den fria rörligheten, om det anses ändamålsenligt att utvidga undantagen och om konsekvenserna av undantagen kan begränsas så att de är små med tanke på säkerheten och hälsan. Bemyndigandet är exakt avgränsat och innehåller omnämnanden som inskränker och styr bemyndigandet att utfärda förordning.

15 §. Identifieringsnummer och tillverkarskylt. Enligt 4 mom. utfärdas närmare bestämmelser om hur ett identifieringsnummer ska beviljas och märkas ut och om hur ett skadat identifieringsnummer ska märkas ut på nytt på ett hopbyggt fordon, ett reparerat fordon och ett individuellt tillverkat fordon genom förordning av statsrådet.

De bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen, och de preciserar endast regleringen på lagnivå.

48 §. Ansökan om typgodkännande. I det föreslagna 4 mom. finns det en bestämmelse om bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om de uppgifter och utredningar som ska läggas fram vid ansökan. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Bemyndigandet gäller endast reglering som preciserar lagen.

67 §. Avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven. I det föreslagna 5 mom. finns det en bestämmelse om bemyndigande att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om innehållet i det avtal som ingås om tillsyn över produktionens överensstämmelse. I avtalet ska det kommas överens om de förfaranden för tillsyn och omfattningen av den tillsyn över produktionens överensstämmelse som utförs av den tekniska tjänsten och tillverkaren, om bokföringen av resultaten av tester och kalkyler som tillverkaren utfört eller låtit utföra i anslutning till tillsynen samt om tillgängligheten för de bilagedokument som gäller tillsynen över överensstämmelse. Bemyndigandet gäller bestämmelser som preciserar momentet, och bestämmelserna hör inte till området för lagstiftningen. De bestämmelser som utfärdas är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen.

84 §. Bestämmelser om registreringsanmälan. I 8 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda bestämmelser om sätten att göra registreringsanmälan. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Bemyndigandet gäller endast sådan reglering som preciserar paragrafen.

99 §. Registreringsskyltar och registreringstecken. Enligt det föreslagna 2 mom. ska närmare bestämmelser om överlämnande av registreringsskyltar, registreringstecknens innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken få utfärdas genom förordning av statsrådet. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Bemyndigandet gäller endast sådan reglering som preciserar paragrafen.

100 §. Fastsättning av registreringsskyltar. Enligt det föreslagna 3 mom. ska närmare bestämmelser om fastsättning av registreringsskyltar få utfärdas genom förordning av statsrådet. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Bemyndigandet gäller endast den reglering som preciserar 1 och 2 mom.

105 §. Nationalitetsbeteckning. Enligt det föreslagna 4 mom. ska närmare bestämmelser om tekniska detaljer i fråga om nationalitetsbeteckningen få utfärdas genom förordning av statsrådet. Detta kan t.ex. gälla nationalitetsbeteckningens mått och färger. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Bemyndigandet gäller preciserande bestämmelser. En grundläggande bestämmelse om nationalitetsbeteckningen finns i 1–3 mom.

115 §. Skrotade eller på annat sätt förstörda fordon. Enligt bemyndigandet i 2 mom. ska närmare bestämmelser om när ett fordon ska anses som bevisligen förstört utfärdas genom förordning av statsrådet. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen.

118 §. Förflyttningsmärke. Enligt det föreslagna 4 mom. ska bestämmelser om tekniska detaljer i fråga om förflyttningsmärken få utfärdas genom förordning av statsrådet. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Genom förordningen preciseras bestämmelserna i lagen.

134 §. Registreringsbesiktning av avställt eller avregistrerat fordon. I det föreslagna 3 mom. finns en bestämmelse om bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om kontrollområden för fordon som avses i 1 mom. 3 punkten. Bemyndigandet gäller besiktning av skadade fordon. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Genom förordningen preciseras bestämmelserna i lagen.

137 §. Registrering av uppgifter om registreringsbesiktning. I det föreslagna 2 mom. finns en bestämmelse om bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om hur de uppgifter som avses i 1 mom. ska föras in i registret. Genom förordning av statsrådet preciseras vilka uppgifter besiktningsstället enligt 1 mom. ska föra in i registret. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Genom förordningen preciseras bestämmelserna i lagen.

180 §. Installations- och reparationstillstånd. Det föreslagna 5 mom. innehåller ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om installations- och reparationsarbeten som får utföras utan tillstånd och om de reparationer som tillståndet berättigar till. Bemyndigandet gäller bestämmelser som preciserar 1 mom. I det föreslagna 1 mom. anges de huvudsakliga principerna för installations- och reparationstillstånd. Förordningsnivån är motiverad eftersom de bestämmelser som utfärdas genom förordningen är detaljerade och av teknisk karaktär jämfört med lagen. Bemyndigandet gäller endast preciserande bestämmelser.

181 §. Villkor för beviljande av installations- och reparationstillstånd. Enligt 5 mom. ska närmare bestämmelser om de arbetslokaler, den utrustning, den yrkeskunskap och de anvisningar som avses i 1 mom. samt om hur uppgifter om utförda installations- och reparationsarbeten ska bokföras få utfärdas genom förordning av statsrådet. Bemyndigandet gäller bestämmelser som är mer tekniska och detaljerade än på lagnivå, och det är därför ändamålsenligt att utfärda dem genom förordning. Bemyndigandet gäller endast sådan reglering som preciserar paragrafen.

Ministerieförordningar

Fordonslagen

30 §. Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon. Enligt det föreslagna 5 mom. ska bestämmelser om den konstruktion och utrustning samt de färger som räddningsväsendet förutsätter i fråga om räddningsbilar samt om utrustning, färgsättning och emblem på polisfordon och Gränsbevakningsväsendets fordon få utfärdas genom förordning av inrikesministeriet. De myndigheter som använder dessa fordon hör till inrikesministeriets förvaltningsområde, och det är därför motiverat att föreskriva om dem genom förordning av inrikesministeriet. Bestämmelserna är detaljerade och tekniska, och därför är det ändamålsenligt att de finns på förordningsnivå. Det som ska regleras är inte heller så vittsyftande eller principiellt viktigt att bestämmelser om det behöver utfärdas genom förordning av statsrådet. De bestämmelser som utfärdas genom förordning preciserar lagen.

31 §. Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård. Enligt det föreslagna 3 mom. ska bestämmelser om noggrannare klassificering av ambulanser och fordon för prehospital akutsjukvård, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning vid behov få utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. De myndigheter som använder dessa fordon hör till social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde, och det är därför motiverat att föreskriva om dem genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Bestämmelserna är detaljerade och tekniska, och det är därför ändamålsenligt att de utfärdas på förordningsnivå. Det som ska regleras är inte heller så vittsyftande eller principiellt viktigt att bestämmelser om det behöver utfärdas genom förordning av statsrådet. De bestämmelser som utfärdas genom förordning preciserar lagen.

203 §. Undantag som gäller militärfordon. Enligt den föreslagna paragrafen får det genom förordning av försvarsministeriet föreskrivas om undantag från fordonslagen och från de bestämmelser som utfärdats med stöd av den, om det behövs med hänsyn till ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion. Användarna av dessa fordon hör till försvarsministeriets förvaltningsområde, och det är därför motiverat att föreskriva om dem genom förordning av försvarsministeriet. Bestämmelserna är detaljerade och tekniska, och det är därför ändamålsenligt att de utfärdas på förordningsnivå. Det som ska regleras är inte heller så vittsyftande eller principiellt viktigt att bestämmelser om det behöver utfärdas genom förordning av statsrådet.

204 §. Militärfordonsregistret. Enligt det föreslagna 7 mom. ska det genom förordning av försvarsministeriet få utfärdas bestämmelser om vilka militärfordon som införs i det register som avses i fordonslagen och vilka som införs i det militärfordonsregister som förs av Försvarsmakten, samt om militärfordonsregistret och skötseln av registreringsärenden inom Försvarsmakten. De myndigheter som använder dessa fordon hör till försvarsministeriets förvaltningsområde, och det är därför motiverat att föreskriva om dem genom förordning av försvarsministeriet. Bestämmelserna är detaljerade och tekniska, och därför är det ändamålsenligt att de finns på förordningsnivå. Det som ska regleras är inte heller så vittsyftande eller principiellt viktigt att bestämmelser om det behöver utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter

Fordonslagen

7 §. Ändring, konstruktion och reparation av fordon. Med stöd av det föreslagna 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket få meddela närmare föreskrifter om de tekniska kraven för reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordons konstruktion. Detta innebär mer detaljerade föreskrifter om det tekniska utförandet och påvisandet av att kraven uppfylls i praktiken. Bemyndigandet omfattar en möjlighet att av ändamålsenlighetsskäl meddela föreskrifter om smärre undantag från de tekniska krav som är tillämpliga enligt lagen och de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den samt om alternativa krav på det fordon som ändras, konstrueras eller repareras. Undantagen från de tekniska kraven behövs vanligen för att de tekniska kraven på och testförfarandena för ett nytt fordon inte som sådana kan tillämpas på ett begagnat fordon. Alternativa sätt att påvisa överensstämmelse med kraven utnyttjas i fall där förfarandena för påvisande av överensstämmelse med kraven för ett nytt fordon är för tunga och dyra för att tillämpas på ett enskilt fordon eller med hänsyn till den gjorda ändringen. Normgivningsbemyndigandet har tagits in i den gällande fordonslagen genom lagen om ändring av fordonslagen (1042/2014) och avsikten har varit att genom dåvarande Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter ersätta det då gällande trafikministeriets beslut om ändring av bilars konstruktion (779/1998) och kommunikationsministeriets förordning om reparation och ändring av konstruktionen hos fordon i kategori L (1078/2009). Därutöver bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de utredningar som krävs om reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordons konstruktion. Kravet på utredningar i samband med ändringsbesiktning har delvis varit mångtydigt. Ändringen förtydligar rättsläget, eftersom besiktaren när han eller hon kräver en utredning om ändringarna kan stödja sig på verkets föreskrift och således få behövlig dokumentation om ändringar som gjorts i fordonet. När Transport- och kommunikationsverket utfärdar föreskrifter ska det dock se till att den allmänna kravnivå som tillämpas på fordon i samma ålder behålls, så att säkerhets-, hälso- eller miljörisken inte heller avsevärt ökar.

Momentet innehåller omnämmanden som inskränker och styr bestämmanderätten. Det är också fråga om krav som preciserar lagen. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning, eftersom normgivningsbemyndigandet endast gäller smärre undantag och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighetsskäl. Bemyndigandet ska i huvudsak användas till reglering som gäller ändring av konstruktionen hos enskilda fordon.

13 §. Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. I 7 mom. ges Transport- och kommunikationsverket rätt att meddela närmare föreskrifter om 1) kraven på ett fordonets konstruktion och egenskaper, 2) kraven på system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning för fordon, 3) kraven på lastkorgar och lastutrymmen, fästanelordningar som används för lastsäkring och skyddskonstruktioner för fordon som används för godstransport, 4) surrings- och fästanelordningar som används för surring och säkring av last.

De föreskrifter som avses i denna paragraf ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska uppnås och en tillräcklig nivå på trafiksäkerheten och skyddet av hälsan och miljön säkerställas. Med säkring av last enligt 4 punkten avses bl.a. stödjande av lasten. I de tekniska kraven i föreskrifterna beaktas internationella standarder som gäller lastkorgar och surring av last.

Bemyndigandena att meddela föreskrifter i momentet motsvarar bemyndigandena i 27 a § i den gällande fordonslagen, men de överförs till de grundläggande bestämmelserna i lagen. Det är endast fråga om krav som preciserar lagen. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning.

15 §. Identifieringsnummer och tillverkarskylt. I det föreslagna 5 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om kraven på identifieringsnummer och tillverkarskyltar.

Bestämmelser om kraven på tillverkarskylt och identifieringsnummer finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. Det är således endast fråga om krav som preciserar dessa. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning.

16 §. Begränsning av energi- och miljökonsekvenser. I 5 mom. ges Transport- och kommunikationsverket befogenhet att meddela närmare föreskrifter om de gränsvärden för buller och utsläpp som ska tillämpas vid godkännande av fordon.

Enligt 6 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav på delar och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska uppnås och en tillräcklig nivå på skyddet av hälsan och miljön säkerställas.

Enligt 7 mom. får Transport- och kommunikationsverket dessutom meddela närmare föreskrifter om kraven på dubbar och dubbdäck som är tillåtna för användning i trafik. Bemyndigandet motsvarar bemyndigandet i 27 a § i den gällande fordonslagen, men det överförs till den grundläggande bestämmelsen.

Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Dessutom är det endast fråga om föreskrifter som preciserar regleringen på högre nivå.

18 §. *Krav på fordon som begagnade förts in i landet.* Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket få meddela föreskrifter om undantag från kraven i 1 mom. Undantagen ska vara behövliga med tanke på fordonens användningsändamål, trafiksäkerhetskraven och möjligheterna att uppfylla de krav som gäller fordonen.

Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Tillämpningsområdet för bemyndigandet har begränsats genom omnämnanden som inskränker och styr användningen av bemyndigandet att meddela föreskrifter.

19 §. *Krav på fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter.* Transport- och kommunikationsverket meddelar enligt det föreslagna 1 mom. närmare föreskrifter om de märkningar, igenkännings- och varningslyktor, reflektorer och andra varningsanordningar som krävs i fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om färger på varningsfordon som används vid specialtransporter samt om varningsfordonens olika varningsanordningar och varningsredskap för att säkerställa säkerheten vid transporter.

Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Föreskriften gäller endast reglering som preciserar lagen.

30 §. *Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon.* Transport- och kommunikationsverket meddelar enligt det föreslagna 6 mom. föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslyktor, varningslyktor, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som de speciella ändamål som räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon används för förutsätter. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Genom föreskriften preciseras bestämmelserna i lagen.

31 §. *Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård.* Enligt det föreslagna 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket få meddela närmare föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslyktor, varningslyktor, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser och fordon för prehospital akutsjukvård används för förutsätter. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är dessutom fråga om föreskrifter som preciserar lagen.

33 §. *Tillgängliga fordon och fordon med bårplats.* Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket få meddela närmare föreskrifter om tillgängliga fordon, fordon med bårplats, dimensioneringen av transportutrymmet och de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större

utsträckning. Det är dessutom fråga om föreskrifter som preciserar lagen. Bemyndigandet motsvarar bemyndigandet att meddela föreskrifter i 27 a § 1 mom. 7 punkten i den gällande fordonslagen.

36 §. *Museifordon.* Enligt 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om restaurering och konservering av museifordon och om innehållet i utlåtagen om museifordon. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte heller prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är endast fråga om föreskrifter som preciserar lagen.

38 §. *Specialtransportfordon.* Enligt det föreslagna 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket få meddela föreskrifter om de tekniska tilläggskrav med anknytning till specialtransportfordons användningsändamål som tillämpas vid godkännande av specialtransportfordon för transportändamål samt om undantag från de tekniska kraven på fordon. Till följd av specialtransportfordonets användningsändamål är det ändamålsenligt att tillåta undantag från konstruktionen och att ställa ytterligare krav för att säkerställa trafiksäkerheten. För specialtransportfordon kan de undantag som fordonets användningsändamål kräver från tekniska krav på alla fordon tillåtas vid godkännandet för transportändamål. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket få utfärda närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av påvisandet av överensstämmelse med de särskilda kraven på specialtransportfordon. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning.

41 §. *Närmare föreskrifter om klassificering av fordon.* I paragrafen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela föreskrifter om klassificeringen av de fordon som avses i det föreslagna 2 kap. Föreskrifterna ska grunda sig på kraven i Europeiska unionens fordonslagstiftning eller på trafiksäkerheten eller skyddet av miljön. I vissa fall behövs en närmare klassificering av fordon än vad som föreskrivs i lag, t.ex. för att fordonets användningsändamål ska kunna utredas av fordonets registeruppgifter. En del av de tekniska krav och lindringar av kraven som gäller fordon är bundna till fordonets användningsändamål. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Momentet innehåller dessutom omnämnanden som inskränker och styr bestämmanderätten.

44 §. *Godkännandeskyldighet.* I 6 mom. ges Transport- och kommunikationsverket rätt att meddela närmare föreskrifter om typgodkännandemärkningen och placeringen av den. Enligt det föreslagna 7 mom. ska Transport- och kommunikationsverket få meddela närmare föreskrifter om de i 3 mom. avsedda systemen, komponenterna, separata tekniska enheterna och delarna.

Bemyndigandet gäller endast reglering som preciserar paragrafen. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning.

48 §. *Ansökan om typgodkännande.* I 5 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de tekniska uppgifter som ska läggas fram vid ansökan om typgodkännande av dubbar och kombinationer av däck och dubbar. Bemyndigandet gäller endast reglering som preciserar paragrafen. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga

om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning.

49 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier. I det föreslagna 3 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om innehållet i de utredningar som avses i 2 mom. samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på de sätt som avses i 2 mom. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är dessutom fråga om föreskrifter som preciserar bestämmelser på högre nivå.

58 §. Krav som gäller nationellt typgodkännande av små serier. Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de alternativa krav som avses i de förordningar som nämns i 2 mom. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är fråga om reglering som preciserar 2 mom.

66 §. Tillsyn över överensstämmelse med kraven vid produktion. I det föreslagna 8 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om dokumenterade kontrollplaner och lämpliga rutiner för produktöverensstämmelse när det gäller tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven i fråga om nationellt typgodkännande. När det gäller nationellt typgodkännande kan bestämmelserna gälla t.ex. typgodkännande av dubbar eller kombinationer av däck och dubbar.

Transport- och kommunikationsverket ska dessutom få meddela närmare föreskrifter om smärre undantag från de förfaranden som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier. Undantagen ska vara ändamålsenliga med tanke på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven och de får inte heller försämra nivån på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven. Avvikande föreskrifter kan meddelas t.ex. med tanke på en situation där det inte är ändamålsenligt att utöva tillsyn på plats.

Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är dessutom fråga om föreskrifter som preciserar lagen och EU-förordningarna. I det senare bemyndigandet är det endast fråga om smärre undantag vars tillämpningsområde har begränsats genom omnämmanden som inskränker och styr användningen av bemyndigandet att meddela föreskrifter.

69 §. Godkända sakkunniga. I det föreslagna 5 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av de standarder som avses i 3 mom. och som ska iakttagas vid bedömning av utrustningen och personalens kompetens och om uppfyllandet av kraven i standarderna samt om innehållet i den beskrivning av verksamheten för godkända sakkunniga som avses i dem. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning, eftersom tillämpningen av standarderna handlar

om ett mekaniskt genomförande av de krav som ställs i standarderna. Det är dessutom endast fråga om ett bemyndigande som preciserar lagen.

79 §. Undantag från skyldigheten att bevilja enskilt godkännande. Det föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter är nytt. Enligt det föreslagna 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket vid behov kunna meddela närmare föreskrifter om sådana ändringar som inte har någon inverkan på giltigheten för det godkännande som har beviljats fordonet eller på de uppgifter om fordonet som införs i registret. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning, eftersom dess användning har begränsats i paragrafen genom att bemyndigandet har avgränsats till sådana smärre ändringar som inte har någon inverkan på godkännandet av fordonet eller på fordonets registeruppgifter.

80 §. Krav som gäller enskilt godkännande. Enligt paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de alternativa krav som avses i den förordning som nämns i 2 mom. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning.

81 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid enskilt godkännande. I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de tekniska sätten att påvisa fordonets överensstämmelse med kraven vid enskilt godkännande samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på de sätt som avses i 2 mom. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är dessutom fråga om föreskrifter som preciserar lagen.

99 §. Registreringsskyltar och registreringstecken. I det föreslagna 3 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de blanketter som används vid registrering samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är dessutom fråga om föreskrifter som preciserar lagen.

139 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning. I det föreslagna 5 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i de utredningar som används för påvisande av överensstämmelse med kraven samt om på vilket sätt överensstämmelse med kraven kan påvisas i varje enskilt fall.

Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är dessutom fråga om föreskrifter som preciserar lagen.

143 §. Ändringsbesiktningsskyldighet. I det föreslagna 3 mom. ges Transport- och kommunikationsverket bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om sådana ändringar som kräver ändringsbesiktning och om sådana smärre ändringar av fordon som inte förutsätter ändringsbesiktning.

Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning, eftersom de grundläggande bestämmelserna om ändringsbesiktningsskyldighet finns i de föreslagna 1 och 2 mom. Genom föreskriften kan dessa endast preciseras. Transport- och kommunikationsverkets prövningsrätt är således mycket begränsad.

144 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning. I det föreslagna 2 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela närmare föreskrifter om de tekniska sätten att påvisa fordonets överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på de sätt som avses i 1 mom.

Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är dessutom fråga om föreskrifter som kompletterar lagen.

146 §. Kopplingsbesiktningsskyldighet. Transport- och kommunikationsverket ges i 3 mom. befogenheter att meddela närmare föreskrifter om sådana kopplingar, dimensioner och placeringar som allmänt används i fordon i kategorierna M, N och O och som motsvarar kraven i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem och i de standarder som avses i den. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är fråga om föreskrifter som preciserar 1 mom.

152 §. Innehållet i den periodiska besiktningen. I det föreslagna 3 mom. ges Transport- och kommunikationsverket rätt att meddela närmare föreskrifter om kontrollområden och om kontrollmetoder. Genom detta bemyndigande möjliggörs flexibelt ibruktagandet av nya kontrollmetoder. Indelningen av kontrollområdena grundar sig på besiktningdirektivet och Wienöverenskommelsen om besiktning. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning.

154 §. Kategorisering av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning. I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om kategorisering av fel och brister. Dessutom föreslås det i paragrafen att Transport- och kommunikationsverket ges bemyndigande att meddela föreskrifter om kategorisering av flera mindre eller allvarliga fel och brister som allvarliga eller farliga. Det föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter är nytt. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning, eftersom besiktningdirektivet sätter gränser för normgivningsbemyndigandet. Det är dessutom fråga om föreskrifter som preciserar lagen.

160 §. Besiktningssintyg. Det föreslås att närmare föreskrifter om innehållet i intyget ska meddelas av Transport- och kommunikationsverket. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommuni-

kationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är fråga om föreskrifter som preciserar lagen.

168 §. Rapport över teknisk vägkontroll. Enligt det föreslagna 3 mom. har Transport- och kommunikationsverket rätt att meddela närmare föreskrifter om den blankett som används för rapporten. Föreskriftsnivån är motiverad eftersom det är fråga om en sådan mycket teknisk reglering av smärre detaljer som Transport- och kommunikationsverket har särskild sakkunskap om. De frågor som hör till området för föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning. Det är fråga om föreskrifter som preciserar lagen.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft hösten 2020. Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem har tillämpats från och med den 1 september 2020, så det är motiverat att fordonslagen träder i kraft hösten 2020 för att skapa klarhet i rättsläget.

10 Verkställighet och uppföljning

Med stöd av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem inrättas ett forum för informationsutbyte som ska övervaka genomförandet av förordningen. Forumet ska bestå av medlemsstaternas godkännande- och marknadskontrollmyndigheter, som ska företräda medlemsstaterna. Kommissionen är ordförande för forumet. Forumet kan avge yttranden och utfärda rekommendationer om genomförandet av förordningen för främjande av bästa praxis i EU. Forumet ska årligen rapportera om sin verksamhet till Europaparlamentet.

Medlemsstaterna ska bl.a. informera forumet om resultaten av bedömningen av sin typgodkännande- och marknadskontrollverksamhet, om resultaten av de överensstämmelsekontroller den har utfört, om bedömningar av tekniska tjänster och om hanteringen av de rekommendationer som forumet utfärdat.

Utöver bestämmelserna om forumet för informationsutbyte förpliktar ramförordningen om bilar och släpfordon till dem medlemsstaterna att göra en sammanfattning av resultaten av regelbundna granskningar och bedömningar tillgänglig för allmänheten.

Från Finland deltar Transport- och kommunikationsverket i forumets verksamhet.

11 Förhållande till andra propositioner

Propositionen hänför sig till följande regeringspropositioner:

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen och till lagar som hänför sig till den (RP 17/2020 rd) överlämnades till riksdagen i mars 2020. Propositionen innehåller förslag till ändring av 21 § i den gällande fordonslagen och av 1 § i lagen om verkställighet av böter. Avsikten var att ändringarna skulle träda i kraft den 1 juni 2020.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation och av vissa lagar som har samband med den (RP 98/2020 rd) överlämnades till riksdagen i april 2020. I propositionen ingår ett förslag till bestämmelse om bilradio. I propositionen föreslås en ändring av 25 § i den gällande fordonslagen, som motsvarar

13 § i den föreslagna fordonslagen. Avsikten var att bestämmelsen om bilradio skulle träda i kraft den 19 september 2020.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om upphävande av lagarna om lätta bilar (RP 128/2020 rd) överlämnades till riksdagen i september 2020. I propositionen föreslås bl.a. att lagen om ändring av fordonslagen (130/2019), lagen om ändring av 4 § i fordonsskattelagen (133/2019) och lagen om ändring av 1 § i bilskattelagen (134/2019) upphävs. Avsikten är att upphävandet ska träda i kraft före den 1 november 2020.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning för en reform av förfarandena för punktbeskattning och bilbeskattning (RP 54/2020 rd) överlämnades till riksdagen i april 2020, och de lagändringar som hänför sig till den avses träda i kraft den 1 januari 2021. I den propositionen ingår ett förslag till ny bilskattelag och i propositionen föreslås ändringar i vissa bestämmelser i fordonslagen.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tillämpning av förordningen om ömsesidigt erkännande av beslut om frysning och beslut om förverkande i Europeiska unionen och till vissa lagar som har samband med den (RP 102/2020 rd) överlämnades till riksdagen i juni 2020. I propositionen föreslås ändringar i 1 § i lagen om verkställighet av böter. Ändringarna avses träda i kraft den 19 december 2020 eller så snart som möjligt efter det.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om överensstämmelse med kraven för aerosoler och till lagar som har samband med den (RP 121/2020 rd) överlämnades till riksdagen i september 2020. I propositionen föreslås ändringar i 1 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter. Avsikten är att ändringarna ska träda i kraft så snart som möjligt.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transport-service och till vissa lagar som har samband med den (reformen av den s.k. taxilagstiftningen) ska enligt planerna överlämnas till riksdagen i oktober 2020. I propositionen föreslås ändringar i 25 och 27 a § i den gällande fordonslagen. Avsikten är att ändringarna i fordonslagen ska träda i kraft den 1 juni 2021.

Vid kommunikationsministeriet bereds ett förslag till ändring av lagen om transportservice som enligt planerna ska lämnas till riksdagen i oktober 2020. Avsikten är att en del av ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021.

Vid arbets- och näringsministeriet bereds ett förslag till ändring av lagen om marknadskontrollen av vissa produkter som enligt planerna ska lämnas till riksdagen i början av oktober 2020. Avsikten är att en del av ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Bakgrund

Viktiga grundläggande fri- och rättigheter med tanke på den föreslagna lagstiftningen är hemfriden enligt 10 §, egendomsskyddet enligt 15 §, näringsfriheten enligt 18 § och rättsskyddet enligt 21 § i grundlagen. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses. Den föreslagna lagstiftningen ska utöver dessa bedömas med tanke på grundlagens 80 § när det gäller utfärdande av förordning och delegering av lagstiftningsbehörighet samt med tanke på grundlagens 124 § när det gäller överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.

Den gällande fordonslagen har godkänts med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 40/2002 rd). Grundlagsutskottet behandlade i sitt utlåtande om lagförslaget de förslag till bestämmelser som hänförde sig till hemfriden, överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter, näringsfrihet, bemyndigande att utfärda förordning och den straffrättsliga laglighetsprincipen. Propositionen motsvarar i fråga om dessa helheter i stort sett den gällande fordonslagen. Nya bestämmelser som är av betydelse med tanke på grundlagen är bestämmelserna om påföljdsavgift.

12.2 Bestämmelser om påföljdsavgift (GL 15, 21 §)

I propositionen ingår en bestämmelse om en ny påföljdsavgift som Transport- och kommunikationsverket kan påföra ekonomiska aktörer, utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga till följd av förseelser som hänför sig till fordonslagen, ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

I artikel 84 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem förutsätts det att medlemsstaterna fastställer regler om sanktioner för ekonomiska aktörers och tekniska tjänsters överträdelser av förordningarna. Förordningen förutsätter dessutom att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att reglerna om sanktioner tillämpas. Sanktionerna ska enligt förordningen vara effektiva, proportionella och avskräckande. Dessa sanktioner ska stå i proportion till allvaret av förekomsten av bristande överensstämmelse och antalet icke överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden i den berörda medlemsstaten. Artikeln ger medlemsstaterna spelrum när det gäller närmare detaljer om sanktionerna, såsom typen av påföljd och påföljdernas storlek. Förordningen ställer endast krav på fastställande av regler om sanktioner och de överträdelser för vilka sanktioner åtminstone ska kunna påföras. Artikeln och det spelrum som den medger är av betydelse också med tanke på egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen och rättsskyddet enligt 21 § i grundlagen. Dessa grundläggande fri- och rättigheter ska beaktas vid det nationella genomförandet av artikeln.

Om en påföljd är tillåten ska bedömas förutom utifrån en bedömning som lämpar sig för sanktionerna också på samma sätt som en begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna i allmänhet. Också de grundlagsenliga garantierna för en god förvaltning och en rättvis rättegång ska tillämpas. Eftersom de administrativa påföljder som föreslås har formen av ett straff som jämföras med förmögenhetsstraff har de en omedelbar koppling också till den grundläggande rättigheten till egendomsskydd enligt 15 § i grundlagen. Därför krävs det att en administrativ påföljd är reglerad i lag samt exakt och noga avgränsad, godtagbar och förenlig med proportionalitetsprincipen. Påföljdsbestämmelserna ska analyseras i synnerhet med tanke på bestämmelserna om rättsskydd i fråga om de grundläggande fri- och rättigheterna enligt 21 § i grundlagen.

I de bestämmelser om påföljdsavgift som nu föreslås har grundlagsutskottets utlåtandepaxis i fråga om administrativa sanktioner beaktats. Enligt den har avgifter såsom påföljdsavgiften med avseende på 81 § i grundlagen varken ansetts vara skatter eller avgifter, utan administrativa påföljder av sanktionskaraktär för en lagstridig gärning. Grundlagsutskottet har i sak likställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd (se t.ex. GrUU 9/2018 rd, GrUU 2/2017 rd, s. 4 och 5, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd). Påföljdsavgiften är i den föreslagna fordonslagen en administrativ sanktion.

De allmänna grunderna för administrativa påföljder ska enligt grundlagsutskottets utlåtande-praxis anges i lag på det sätt som avses i 2 § 3 mom. i grundlagen, eftersom åläggande av påföljderna innebär utövning av offentlig makt. Av dessa orsaker ska lagen innehålla exakta och tydliga bestämmelser om grunderna för betalningsskyldigheten, betalningens storlek och den betalningsskyldigas rättsskydd samt om grunderna för lagens verkställighet (se t.ex. GrUU 9/2018 rd, GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd). I de bestämmelser om påföljdsavgift som föreslås i fordonslagen har dessa krav beaktats. Bestämmelser om påföljdsavgift finns i 10 kap. i förslaget. Ett rekvisit för förseelse som är noga avgränsat och exakt och som överensstämmer med legalitetsprincipen finns i förslagets 189–192 §.

Grundlagsutskottet har ofta fäst uppmärksamhet vid att bestämmelserna om administrativa påföljder ska vara proportionerliga, dvs. förenliga med proportionalitetsprincipen (GrUU 15/2014 rd och GrUU 17/2012 rd och de utlåtanden som nämns i det). Proportionaliteten har i allmänhet varit förenad med frågan om påföljder vid ringa försummelser (GrUU 58/2010 rd) och en gradering av påföljderna utifrån hur allvarlig förseelsen är (GrUU 11/2009 rd). Utskottet har ansett att man med tanke på kravet på proportionalitet kan ifrågasätta bl.a. att försummelseavgiften föreslogs vara minst 500 euro även för vissa försummelser som var att anse som synnerligen ringa (GrUU 58/2010 rd).

I bestämmelserna om påföljdsavgift uppfylls kravet på proportionalitet genom att det inte finns någon lagstadgad nedre gräns för påföljdsavgiften och genom att man vid bestämmande av avgiften beaktar förhållandena från fall till fall på det sätt som föreskrivs i lagen. Påföljdsavgift påförs inte i situationer där förseelserna är ringa eller där det är oskäligt att påföra avgiften. I stället för påföljdsavgift kan Transport- och kommunikationsverket ge en anmärkning.

Grundlagsutskottet har dessutom ansett att påföljdsavgifter som är till beloppet betydande framhäver kraven på rättssäkerhet (GrUU 14/2018 rd). Utskottet har ansett det vara problematiskt om beslutanderätten i fråga om stora administrativa påföljdsavgifter koncentreras till en enda tjänsteman (GrUU 24/2018 rd). Påföljdsavgiftens maximibelopp kan således inte vara särskilt högt om avgiften inte påförs i ett kollegialt beslutsförfarande. Emellertid har förvaltningsmyndigheter annanstans i lag anvisats rätt att påföra vissa påföljdsavgifter med ett fast maximibelopp med grundlagsutskottets medverkan, också utan ett krav på kollegialt beslutsfattande (t.ex. överträdelseavgift och påföljdsavgift enligt lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken/GrUU 28/2014 rd, påföljdsavgift enligt arbetsavtalslagen/GrUU 9/2012 rd, försummelseavgift enligt avfallslagen/GrUU 58/2010 rd). Det fasta maximibeloppet i euro för dessa administrativa sanktioner varierar mellan 30 000 och 500 000 euro. Den föreslagna påföljdsavgiften för juridiska personer, som påförs av Transport- och kommunikationsverket, får uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst en procent av den ekonomiska aktörens, den tekniska tjänstens eller den godkända sakkunnigas omsättning under den föregående räkenskapsperioden. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får avgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Med beaktande av grundlagsutskottets utlåtanden anses en sådan här påföljdsavgift inte problematisk med tanke på rättssäkerheten.

12.3 Näringsfrihet (GL 18 §)

Installations- och reparationstillstånd

De bestämmelser i 8 kap. i förslaget till fordonslag som gäller tillståndsplikt för vissa installations- och reparationsåtgärder är av betydelse med tanke på näringsfriheten som är tryggad i 18 § 1 mom. i grundlagen.

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Grundlagsutskottet har i sin praxis betraktat näringsfriheten som en grundlagsfäst huvudregel, men ansett att tillstånd för näringsverksamhet i undantagsfall kan krävas. Bestämmelser om tillståndsplikt måste uppfylla de allmänna villkoren för en lag som begränsar en grundläggande fri- och rättighet (se t.ex. GrUU 58/2014 rd, GrUU 69/2014 rd och GrUU 31/2018 rd). Inskränkningar i näringsfriheten ska vara exakta och noga avgränsade, och deras omfattning och förutsättningarna för dem ska framgå av lagen. När det gäller innehållet i regleringen har grundlagsutskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om tillståndsvillkor och tillståndets giltighet garanterar en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet.

I den föreslagna fordonslagen gäller tillståndsplikten endast vissa i lagen angivna installations- och reparationsåtgärder, och inte installationerna och reparationerna i sin helhet. Tillståndsplikten är således begränsad och begränsningens omfattning och förutsättningar framgår av bestämmelserna i 9 kap. i den föreslagna fordonslagen. Tillståndsplikten för installations- och reparationsåtgärder ska enligt förslaget endast gälla taxametrar, färdskrivare, trycklufts- och elbromssystem samt hastighetsbegränsare. Korrekt installation och reparation av dessa produkter har stor betydelse för både trafiksäkerheten och konsumentskyddet. Trafiksäkerheten och konsumentskyddet har enligt grundlagsutskottet betraktas som godtagbara grunder att begränsa näringsfriheten med avseende på systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 40/2002 rd). Dessutom är en myndighets tillståndsprövning bunden av bestämmelserna i 181 § i förslaget till fordonslag.

12.4 Egendomsskydd och rörelsefrihet (GL 9, 15 §)

Föreläggande om körförbud

Bestämmelserna om körförbud för fordon i 157 och 198 § i förslaget till fordonslag är relevanta särskilt med tanke på egendomsskyddet. Enligt 15 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Grundlagsutskottet har i sin tolkningspraxis dock konstaterat att grundlagen inte skyddar egendom mot alla användningsbegränsningar och att ägarens rättigheter kan begränsas genom en lag som uppfyller de allmänna krav som ställs på lagar som begränsar de grundläggande fri- och rättigheterna (bl.a. GrUU 32/2010 rd, s. 4/I och GrUU 8/1996 rd).

Indirekt är 157 och 198 § i den föreslagna fordonslagen relevanta också med tanke på rörelsefriheten. Den rörelsefrihet som tryggas i 9 § i grundlagen omfattar rätten att röra sig, och den har ansetts omfatta rätten att utan diskriminering och med iakttagande av de begränsningar i lagstiftningen som är godtagbara med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna använda ett privat fordon.⁹ Grundlagens 9 § innehåller ingen särskild begränsningsklausul, så rörelsefriheten kan begränsas genom en lag som uppfyller de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna.

Enligt vad som föreslås i 157 § i fordonslagen ska ett fordon utöver underkännande vid besiktning dessutom beläggas med körförbud, om det vid besiktningen upptäcks att fordonet har ett sådant farligt fel eller en sådan farlig brist som avses i 154 §. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan enligt den föreslagna 198 § i fordonslagen förhindra att ett fordon används på väg eller på andra platser och ge fordonet körförbud genom att avlägsna registreringsskyl-

⁹ Tuomas Ojanen – Martin Scheinin: PL 9 §: Liikkumisvapaus. I verket: Pekka Hallberg et al.: *Perusoi-keudet*. 2:a reviderade upplagan. Helsingfors 2011, s. 317–387, s. 325).

tarna, omhändertar förflyttningsmärkena, intyget över registrering, provnummerintyget, förflyttningsstillståndet eller med andra behövliga metoder, om 1) det vid en teknisk vägkontroll eller annars konstateras att fordonet till sin konstruktion eller utrustning eller till sitt skick inte uppfyller de krav som föreskrivs, 2) fordonet är belagt med användningsförbud, eller 3) fordonet har använts i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna om registrering eller om temporär eller tillfällig användning av ett oregistrerat fordon i trafik.

Den föreslagna bestämmelsen om föreläggande av körförbud är motiverad för att trygga de grundläggande fri- och rättigheterna. Ett fordon som har ett farligt fel eller en farlig brist eller som inte överensstämmer med kraven, har belagts med användningsförbud eller är oregistrerat utgör i princip en risk för den övriga trafiken, miljön och hälsan. Bestämmelsen om meddelande av körförbud behövs för att andra vägtrafikanters säkerhet ska kunna säkerställas. Den föreslagna regleringen är således med tanke på inskränkningen av de grundläggande fri- och rättigheterna tillräckligt exakt och noga avgränsad och proportionerlig i förhållande till tyngden av det samhälleliga intresse som ligger bakom.

12.5 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (GL 124 §)

Allmänt

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

Sakkunniga som befullmäktigats

I den föreslagna 186 § föreskrivs det om tillsynsmyndighetens rätt att anlita en sakkunnig som den befullmäktigat till att övervaka installations- och reparationsarbeten. Befullmäktigade sakkunniga ska ha rätt att få tillträde till den plats där installationer och reparationer utförs och att utföra inspektioner. I den föreslagna 186 § är det fråga om att med stöd av lag anförtro andra än myndigheter offentliga förvaltningsuppgifter.

När det gäller tekniska vägkontroller föreskrivs det i 166 § i den föreslagna fordonslagen att även andra än de som hör till en myndighetsorganisation ska få delta som sakkunniga i tekniska vägkontroller. Av 169 § i förslaget till fordonslag framgår att det är fråga om personer som vid besiktningsställena har rätt att utföra besiktning och att Transport- och kommunikationsverket ordnar dem som teknisk experthjälp för den som utför besiktningar i enlighet med den avtalsmekanism som föreskrivs i paragrafen. Det är fråga om att med stöd av lag anförtro andra än myndigheter en offentlig förvaltningsuppgift.

På dessa utomstående experter tillämpas även utan något uttryckligt omnämnande de allmänna förvaltningslagarna och de handlar under straffrättsligt tjänsteansvar (40 kap. 11 § 5 punkten i strafflagen). Sådana i den föreslagna 186 § avsedda sakkunniga som befullmäktigats ska inte självständigt utöva i 124 § i grundlagen avsedd offentlig makt, utan rollen som sakkunnig är assisterande och kompletterande. (GrUU 57/2010 rd och GrUU 20/2002 rd.) Användningen av utomstående sakkunniga utgör således inget problem med avseende på 124 § i grundlagen (GrUU 42/2005 rd). Propositionen äventyrar inte de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning.

Utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga

Relevanta med tanke på 124 § i grundlagen är också bestämmelserna om utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga. Enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem utför utsedda tekniska tjänster sådana kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar som är avsedda för påvisande av produkters överensstämmelse med kraven och kvalitetskontroll av produktionen. Förordningarna är direkt tillämpliga och ger inte medlemsstaterna något handlingsutrymme när det gäller de utsedda tekniska tjänsternas uppgifter. En i 69 § i den föreslagna fordonslagen avsedd godkänd sakkunnig lämnar utredningar som också visar att produkterna överensstämmer med kraven eller övervakar deras kvalitet. De uppgifter som utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga utför kan betraktas som sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. Det är dock inte fråga om betydande utövning av offentlig makt. I fordonslagen ska det sörjas för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning uppfylls bl.a. genom bestämmelser om kompetenskrav som gäller godkända sakkunniga och om tillsyn över godkända sakkunniga. På utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga tillämpas även utan ett uttryckligt omnämnande de allmänna förvaltningslagarna. I fordonslagen tas det också in en bestämmelse om att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på anställda hos en utsedd teknisk tjänst och godkänd sakkunnig när dessa sköter uppgifter som hör till utsedda tekniska tjänster eller godkända sakkunniga. Förordningarna innehåller också bestämmelser om bedömningen och övervakningen av utsedda tekniska tjänster samt om de krav på oberoende och kompetens som gäller för utsedda tekniska tjänster. Propositionen äventyrar inte de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Bestämmelserna om utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga är således inte problematiska med tanke på 124 § i grundlagen.

12.6 Hemfrid (GL 10 §)

Allmänt

I grundlagens 10 § tryggas hemfriden. Genom lag kan dock föreskrivas om åtgärder som ingriper i hemfriden och som är nödvändiga för att de grundläggande fri- och rättigheterna ska kunna tryggas eller för att brott ska kunna utredas.

Tillsynen över affärslokaler

Den föreslagna regleringen bedöms inte vara problematisk med tanke på 10 § i grundlagen. En i 68 och 186 § i förslaget till fordonslag avsedd inspektion av affärslokaler får inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur. I 68 och 186 § i propositionen har det tagits in en sådan hänvisning till 39 § i förvaltningslagen som grundlagsutskottet förutsätter. Grundlagsutskottet har ansett (GrUU 5/2010 rd, GrUU 32/2010 rd, GrUU 5/2013 rd) att när det är fråga om inspektioner som har karaktären av tillsyn ska tillsynsbestämmelsen innehålla en hänvisning till 39 § i förvaltningslagen för att fullgoda processer och rättssäkerhetsgarantier för detta ska säkerställas.

Tekniska vägkontroller

Av betydelse med tanke på hemfriden är också bestämmelsen i 166 § 2 mom. 2 punkten i den föreslagna fordonslagen. Enligt bestämmelsen ska den som utför den tekniska vägkontrollen av ett fordon ha rätt att ta sig in i fordonet och vid behov framföra det. Enligt bestämmelsen får kontrollen dock inte på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter (GrUU 40/2002 rd) utsträckas till utrymmen som används för boende av permanent natur, om det inte är nödvändigt för att utreda de omständigheter som kontrollen gäller.

Den i grundlagen skyddade hemfriden täcker i princip alla lokaler som är avsedda som fast bostad (GrUU 46/2001 rd, s. 4/I), även sådana utrymmen som eventuellt finns i ett fordon. Dessa boendetrymmen ligger dock inom ett slags gränsområde vad den i grundlagen tryggade hemfriden beträffar, eftersom fordonen används både till att färdas och till boende (GrUU 17/1998 rd, s. 4/II, GrUU 43/2010 rd). Genom tekniska vägkontroller kontrolleras fordonens skick med tanke på trafiksäkerheten och miljökonsekvenserna. Det finns således godtagbara grunder för regleringen med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna. Målet för inspektionerna är fordonens tekniska egenskaper. För att kontrollera dem är det i sak nödvändigt att komma in i fordonet, även om behovet av att inspektera de bostadsutrymmen som eventuellt finns i fordonet kan bedömas vara exceptionellt.

12.7 Bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter (GL 80 §)

I förslaget ingår ett flertal bemyndiganden för statsrådet och ministerierna att utfärda förordning samt bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Nästan alla bemyndiganden ingår redan i den gällande fordonslagen. Förslagen till nya bemyndiganden specificeras närmare i avsnitt 8. Den gällande fordonslagen har 2002 godkänts med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 40/2002 rd).

Förslaget till fordonslag bör därför i fråga om bemyndigandena att utfärda förordningar och att meddela föreskrifter granskas med hänsyn till 80 § i grundlagen. Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet och ministerierna bemyndigas att utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag.

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter än de som avses i 1 mom. i den paragrafen genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Av grundlagen följer dessutom att de frågor som befogenheten täcker måste preciseras exakt.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis konstaterat i fråga om tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen att det jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd och GrUU 16/2002 rd). I konstitutionellt hänseende kan andra myndigheter bara i undantagsfall bemyndigas att utfärda rättsnormer (GrUB 10/1998 rd och GrUU 16/2002 rd).

I samband med grundlagsreformen angavs som exempel på en myndighets normgivningsbefogenhet teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd). Sett ur ett grundlagsperspektiv är myndigheters utfärdande av rättsnormer undantagsfall.

Ett bemyndigande att genom förordning avvika från det som föreskrivs i lag har enligt grundlagsutskottets tolkning i princip ansetts som ett problem med tanke på hierarkin mellan lag och förordning (se GrUU 14/2006 rd och GrUU 17/2010 rd). Det har emellertid i vissa fall varit möjligt att föreskriva om sådana bemyndiganden, om de har avgränsats till att gälla mindre undantag och om de innehåller skrivningar som inskränker och styr bemyndigandet att utfärda förordning.

Grundlagsutskottet har vid behandlingen av normgivningsbemyndiganden också understrukt att tolkningen av bemyndigandebestämmelserna och innehållet i bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av bemyndigandebestämmelserna inskränks direkt av 80 § 1 och 2 mom. grundlagen (se t.ex. GrUU 16/2002 rd och GrUU 1/2013 rd). Genom förordning av statsrådet får inte utfärdas allmänna rättsregler t.ex. om grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter eller om saker som enligt grundlagen hör till området för lagstiftningen.

I de bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreslås för Transport- och kommunikationsverket är det fråga om ärenden av mycket teknisk natur som gäller smärre detaljer. Transport- och kommunikationsverket har särskild och etablerad sakkunskap om dem. Med beaktande av Transport- och kommunikationsverkets verksamhetsområde finns det därför i grundlagen avsedda särskilda skäl, vilket innebär att de bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreslås för verket harmonierar med 80 § 2 mom. i grundlagen. Det bör också noteras att de tekniska kraven i stor utsträckning grundar sig på EU-lagstiftning och internationella avtal, vars beredning och genomförande man snabbt måste reagera på. EU:s fordonsreglering består för närvarande i huvudsak av förordningar, som är direkt tillämpliga och vars genomförande inte ger medlemsstaterna någon betydande bestämmanderätt.

De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordningar och särskilt att meddela föreskrifter är exakta och noggrant avgränsade. Bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter är förenade med tillräckligt specificerade grunder för den rättsliga ställningen på lagnivå. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordningar och meddela föreskrifter inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning eller befogenheter i frågor som ska regleras genom lag. I alla bemyndiganden är det endast fråga om utfärdande av bestämmelser och meddelande av föreskrifter som preciserar lagen. Bemyndigandena står således inte i strid med grundlagen.

Lagförslagen kan enligt regeringens uppfattning godkännas i vanlig lagstiftningsordning

Kläm

Eftersom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Fordonslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag gäller, i fråga om fordon och fordonskombinationer som används på vägar som avses i vägtrafiklagen (729/2018) och på andra platser, fordonens och fordonskombinationernas

1) klassificering,
2) konstruktion, manöverorgan, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning,

3) miljöegenskaper,

4) godkännande för trafik samt registrering,

5) besiktningar i syfte att kontrollera fordons skick och registeruppgifter samt ändra dessa.

Denna lag gäller tekniska vägkontroller.

Denna lag gäller import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse av nya snöskotrar och nya tunga snöskotrar samt av nya fordon avsedda för vägtrafik. Denna lag gäller också import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse av sådana system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och sådan utrustning om vilkas tekniska egenskaper eller godkännandemärkningar föreskrivs i denna lag eller med stöd av den.

Denna lag gäller installation och reparation av snöskotrar och tunga snöskotrar samt av fordon avsedda för vägtrafik. Denna lag gäller också installation och reparation av sådana system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och sådan utrustning om vilkas tekniska egenskaper eller godkännandemärkningar föreskrivs i denna lag eller med stöd av den.

På fordon som används uteslutande på områden som stängts av från allmän trafik tillämpas endast bestämmelserna om allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §, om ansvar för fordons skick, registrering och besiktning i 12 § till den del som gäller ansvaret, om skyldighet att reparera fordon och återkallelse av fordon i 178 §, om påföljder i 10 kap., om föreläggande om körförbud i 198 § och om föreläggande om kontrollbesiktning i 200 §.

Denna lag tillämpas inte på sådana förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots, som har elmotorer med en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen. Lagen tillämpas inte heller på sådana förflyttningshjälpmedel, sparkstöttingar, lekfordon eller motsvarande anordningar som inte har motor.

Denna lag gäller inte EU-typgodkännande eller enskilt EU-fordonsgodkännande, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *fordon* en anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor,
- 2) *ackrediteringsorgan* ett nationellt ackrediteringsorgan som omfattas av ackrediteringsorganens avtal om ömsesidigt erkännande,
- 3) *ramförordningen om bilar och släpfordon till dem* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,
- 4) *CE-märkning* märkning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93,
- 5) *förhandsanmälan* anmälan om uppgifter om ett nytt eller icke färdigbyggt fordon till Transport- och kommunikationsverket före den första registreringen,
- 6) *förhandsanmälningsintyg* ett intyg över att fordonet har förhandsanmälts,
- 7) *tidpunkten för det första ibruktagandet* den dag då fordonet har registrerats första gången i Finland eller då fordonet faktiskt har tagits i bruk,
- 8) *första registrering* den åtgärd då identifieringsuppgifter om ett fordon och uppgifter om ägande, innehav, den som ansvarar för användningen av bilen, trafikförsäkring och användningsändamål första gången antecknas i registret i Finland,
- 9) *separat teknisk enhet* en sådan anordning som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat, men bara med avseende på en eller flera särskilda fordonstyper,
- 10) *EEŠ-stat* en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- 11) *E-typgodkännande* typgodkännanden enligt de reglementen, nedan *E-reglementet*, som bifogats överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976), nedan *Genèveöverenskommelsen*,
- 12) *EU-typgodkännande* ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga kraven för EU-typgodkännande,
- 13) *enskilt EU-fordonsgodkännande* ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en enskild bil eller dess släpvagn, oavsett om den är unik eller inte, uppfyller de tillämpliga kraven för enskilt EU-fordonsgodkännande,
- 14) *EG-typgodkännande* ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, del eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller XI till det,
- 15) *innehavare* en fysisk eller juridisk person som inte är fordonets ägare och till vilken den huvudsakliga användningen av fordonet har överförs eller till vilken fordonet har överlåtits för mer än 30 dagar med stöd av ett avtal,
- 16) *släpfordon* ett fordon som kopplas till ett annat fordon och som inte primärt är avsett att vara självgående utan dragfordon,
- 17) *släpanordning* en bilsläpvagn eller ett släpfordon som är avsett att kopplas till ett annat motordrivet fordon än en bil eller dess släpvagn och som inte är avsedda för person- eller gods-transport eller turism,
- 18) *efterkontroll* sådan kontroll av ett fordon som underkänts vid besiktning som är en del av besiktningen,

- 19) *system* en sammansättning av anordningar kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon,
- 20) *nationellt typgodkännande* ett typgodkännande som är giltigt endast i Finland,
- 21) *nationellt typgodkännande av små serier* ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en fordonstyp som tillverkas i små serier och för vilken det antal fordon som tillverkas inte överskrider de årliga antalsgränserna uppfyller de tillämpliga kraven för nationellt typgodkännande av små serier,
- 22) *komponent* en anordning som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som får typgodkännas oberoende av det fordonet,
- 23) *kopplingsbesiktning* kontroll som utförs för godkännande av koppling mellan ett dragfordon och ett eller flera släpfordon,
- 24) *ramförfordningen om fordon i kategori L* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon,
- 25) *anmälan om överlåtelse* en anmälan i vilken fordonets tidigare ägare meddelar den nya ägarens namn och adress och fordonets överlåtelседatum till den som utför registreringar för anteckning i registret,
- 26) *etappvis typgodkännande* ett förfarande genom vilket en eller flera godkännandemyndigheter intygar att en icke färdigbyggd eller en etappvis färdigbyggd fordonstyp, enligt tillverkningsstadiet, uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven,
- 27) *motordrivet fordon* bilar, motorcyklar, mopeder, tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L, traktorer, motorredskap och terrängfordon,
- 28) *ändringsbesiktning* kontroll som utförs för att ändringar av ett fordon ska kunna godkännas eller för att de uppgifter som antecknats om fordonet i registret ska kunna ändras eller kompletteras,
- 29) *ändringsregistrering* anteckning i registret av förändringar som i fråga om fordonet skett i uppgifterna om ägande, innehav, den som ansvarar för användningen av bilen, trafikförsäkring och användningsändamål,
- 30) *periodisk besiktning* föreskriven regelbunden kontroll av ett fordon skick under den tid fordonet används och av de uppgifter som antecknats om fordonet i registret,
- 31) *utsedd teknisk tjänst* en inrättning som en godkännandemyndighet utsett till teknisk tjänst och som anmälts till Europeiska kommissionen eller Förenta nationernas generalsekretariat,
- 32) *del* varor som används för montering, reparation och underhåll av ett fordon samt reservdelar,
- 33) *registreringsanmälan* anmälan om uppgifter om första registrering, ändringsregistrering eller användning i trafik av ett fordon till den som utför registreringar,
- 34) *registreringsskylt* en skylt som fästs på fordonet och anger fordonets registreringstecken,
- 35) *registreringstecken* en av den som utför registreringar given bokstavs- och sifferserie som identifierar fordonet,
- 36) *register* det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),
- 37) *den som utför registreringar* Transport- och kommunikationsverket och en i V avd. 4 kap. i lagen om transportservice avsedd tjänsteleverantör som bistår i registreringsuppgifter,
- 38) *registreringsbesiktning* kontroll som utförs för att klassificera och registrera ett enskilt fordon och för att konstatera dess överensstämmelse med kraven,
- 39) *registreringsintyg* ett dokument om första registrering, ändringsregistrering, avställning och påställning som utfärdats av den som utför registreringar och som intygar att fordonet är registrerat,
- 40) *kombination av däck och dubbar* ett dubbdäck som är nationellt typgodkänt som komponent,
- 41) *förflyttningsmärke* ett märke som fästs på fordonet och anger fordonets registreringsstecken,

42) *avtalsregistrerare* en i V avd. 4 kap. i lagen om transportservice avsedd tjänsteleverantör till vilken Transport- och kommunikationsverket har överfört assisterande uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet,

43) *militärfordon* fordon som innehas av Försvarsmakten eller som särskilt är avsett för Försvarsmakten samt fordon som ägs eller används av en annan stats väpnade styrkor,

44) *ekonomisk aktör* tillverkaren, tillverkarens representant, importören eller distributören av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning,

45) *ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

46) *teknisk vägkontroll* på väg eller på andra platser förrättad kontroll av ett fordons skick och av de uppgifter som antecknats om fordonet i registret,

47) *typ* fordon (*fordonstyp*), system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som är likadana i fråga om sådana väsentliga delar som avses i Europeiska unionens lagstiftning eller i den nationella lagstiftningen,

48) *typgodkännande* ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent, separat teknisk enhet, del eller utrustning uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven,

49) *tillverkarens representant* den som tillverkaren av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning befullmäktigat att företräda tillverkaren inför godkännandemyndigheten eller marknadskontrollmyndigheten och handla för tillverkarens räkning i frågor som gäller typgodkännande eller enskilt godkännande,

50) *kontrollbesiktning* en besiktning som föreläggs av en myndighet på grund av fel och brister i fordonet,

51) *variant* fordon av samma typ som i fråga om vissa delar är likadana,

52) *certifikat* en identifieringskod som lämnas till en förhandsanmälare eller till den i registret antecknade ägaren av ett fordon och som visar äganderätten till fordonet,

53) *utrustning* alla andra varor än delar som kan läggas till eller installeras på ett fordon,

54) *version* fordon av samma typ och variant som i fråga om vissa delar är likadana,

55) *enskilt godkännande* ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en enskild bil eller dess släpvagn, oavsett om den är unik eller inte, uppfyller de tillämpliga kraven för nationellt enskilt godkännande.

3 §

Allmänna säkerhetskrav för fordon och fordonskombinationer

Ett fordon och en fordonskombination ska lämpa sig för trafik och ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att de är säkra. Fordonets och fordonskombinationens konstruktion, utrustning, yttre form och material får inte orsaka fara.

Ett fordon och en fordonskombination ska vara lätta att manövrera i vanliga körsituationer. Manöverorganen ska vara konstruerade och placerade så att de kan användas lätt och säkert under körning. Manöverorgan, mätare och kontrollampor får inte skilja sig från motsvarande system i fordon i samma kategori så mycket att det orsakar olägenhet eller fara.

4 §

Skyldighet att avhjälpa brister och fel

Om sådana brister eller fel observeras i ett fordons konstruktion eller utrustning som påverkar säkerheten eller miljöegenskaperna, får fordonet inte användas i trafik förrän bristerna och felen

har avhjälppts. Detta förbud gäller dock inte under färden konstaterade brister eller fel som med hänsyn till förhållandena kan anses ringa och som har uppstått under färden, om de inte omedelbart har kunnat observeras och avhjälpas av föraren eller inte utan betydande olägenhet kan avhjälpas under färden.

5 §

Användning i trafik av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning

Ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning får inte användas i trafik, om fordonstypen eller fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen inte har godkänts för trafik på behörigt sätt.

6 §

Försäljning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning

Sådana fordon som inte uppfyller vad som föreskrivs i denna lag och i med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter och som inte försetts med godkännandemärkning enligt dessa bestämmelser och föreskrifter eller med CE-märkning, om sådan förutsätts i bestämmelserna eller föreskrifterna, får inte importeras till landet i försäljningssyfte eller tillverkas för försäljning i Finland som nya för vägtrafik. Detsamma gäller snöskotrar och tunga snöskotrar avsedda för terrängtrafik. Ett sådant fordon får inte heller saluföras, säljas eller annars överlåtas.

Sådana system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och sådan utrustning som inte uppfyller vad som föreskrivs i denna lag och i med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter och som inte försetts med godkännandemärkning enligt dessa bestämmelser och föreskrifter eller med CE-märkning, om sådan förutsätts i bestämmelserna eller föreskrifterna, får inte importeras till landet i försäljningssyfte eller tillverkas för försäljning i Finland för att användas i vägtrafik eller terrängtrafik. Sådana system, komponenter, separata tekniska enheter och delar eller sådan utrustning får inte heller saluföras, säljas eller annars överlåtas.

Förbudet enligt 1 och 2 mom. gäller inte fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som på grund av slitage eller av någon annan orsak är odugliga för det ursprungliga ändamålet, om detta anges synligt genom en anteckning på de fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och delar eller den utrustning som saluförs eller på deras förpackningar eller om det annars klart framgår att ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning säljs som skrot eller för något annat ändamål än för att som sådana användas i trafik.

7 §

Ändring, konstruktion och reparation av fordon

Om inte något annat föreskrivs nedan, får ett fordon som används i trafik inte repareras, ändras eller förses med tilläggsanordningar så att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktageandet eller därefter. Ett fordon får inte heller tillåtas bli ändrat så att det inte längre uppfyller dessa krav. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som fordonets ålder och naturliga slitage medför får inte heller öka mer än i ringa omfattning.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda tekniska kraven för reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordons konstruktion och om de utredningar som krävs i fråga om dem samt om sådana smärre undantag

och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighetsskäl vid påvisande av i 139 och 144 § avsedd överensstämmelse med kraven och i fråga om kraven. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen och de alternativa kraven medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

8 §

Stamfordon, reparerade fordon och hopbyggda fordon

Stamfordon är ett fordon, från vilket mer än 50 procent av de ursprungliga delarna i ett reparerat eller hopmonterat fordon härstammar. *Reparerat fordon* är ett fordon som skadats och som därefter iståndsatts, som har ett stamfordon och vars ursprungliga delar har bytts ut till minst 25 procent. Med reparerat fordon avses också ett hopmonterat fordon. Ett reparerat fordon antecknas i registret med stamfordonets identifieringsuppgifter.

Hopbyggt fordon är ett fordon av vars ursprungliga delar minst 50 procent byts ut. Ett hopbyggt fordon ska ges ett nytt identifieringsnummer. Om det är fråga om ett fordon i kategori M, N eller O som tas i bruk första gången, ska det godkännas enskilt. Fordon i andra kategorier ska visas upp för godkännande vid en registreringsbesiktning.

I registret och i registreringsintyget ska antecknas uppgifter om att det är fråga om ett reparerat eller hopbyggt fordon samt behövliga uppgifter om de delar som använts i det reparerade eller hopbyggda fordonet.

Genom förordning av statsrådet utfärdas det närmare bestämmelser om

- 1) delars och delhelheters andel av fordon,
- 2) antecknande av uppgifter om ett hopbyggt eller reparerat fordon i registreringsintyget och registret,
- 3) vid vilken tidpunkt ett hopbyggt eller reparerat fordon anses vara hopbyggt och ändrat eller reparerat och ändrat.

9 §

Utredning om ursprunget av delar i reparerade och hopbyggda fordon

Vid registreringsbesiktning av ett reparerat fordon ska det läggas fram en utredning om andelen utbytta delar. Om besiktningssället anser det nödvändigt, ska en tillförlitlig utredning läggas fram om delarnas ursprung.

En tillförlitlig utredning ska läggas fram om ursprunget av de delar som använts vid montering av ett hopbyggt fordon.

Som utredning som avses i 1 och 2 mom. ska vid registreringsbesiktning eller enskilt godkännande läggas fram en förteckning över delarna samt behövliga bilagor till den. Fordonets ägare eller innehavare ska skaffa de uppgifter som behövs för att göra upp förteckningen över delarna.

10 §

Individuellt tillverkade fordon

Ett individuellt tillverkat fordon är ett fordon i kategori L3e, L4e eller L5e i vilket en del av delarna är individuellt tillverkade eller är serietillverkade delar som ändrats avsevärt och i vilket högst 50 procent av delarna härstammar från samma serietillverkade fordonsmodell.

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan identifieringsnummer för individuellt tillverkade fordon. Under ett kalenderår får det beviljas högst 150 identifieringsnummer. Första registrering ska ske inom fem år från det att identifieringsnumret har beviljats. I annat fall ska ett nytt identifieringsnummer sökas för fordonet.

Besiktningssätlet bestyrker identifieringsnumret med sin stans framför och efter identifieringsnumret.

11 §

Registrering och besiktning av fordon

Ett motordrivet fordon och ett släpfordon som kopplas till det eller till dess släpfordon ska genomgå första registrering och ändringsregistrering samt besiktning på behörigt sätt, om inte något annat föreskrivs i denna lag eller med stöd av den. Ett motordrivet fordon och ett släpfordon som kopplas till det eller till dess släpfordon och som inte genomgått första registrering, ändringsregistrering och besiktning på behörigt sätt får inte användas i trafik (*användningsförbud*).

12 §

Ansvar för fordons skick, registrering och besiktning

Ett fordons ägare eller en innehavare som i ägarens ställe har anmälts till registret samt ett fordons förare är ansvariga för att ett fordon som används i trafik är trafikdugligt och, om så förutsätts, har registrerats och besiktats.

Om ett fordon framförs av en arbetstagare anställd hos ägaren eller innehavaren, ska arbetsgivaren se till att fordonet är trafikdugligt när det överlämnas till arbetstagaren för framförande samt att fordonet granskas och genomgår service tillräckligt ofta för att det ska hållas i trafikdugligt skick. Föraren ska utan dröjsmål underrätta arbetsgivaren om brister som han eller hon observerat i fordonets skick och inte själv kan avhjälpa.

13 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Ett fordon som används i trafik ska uppfylla de krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet eller därefter, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

För att användas i trafik krävs dock åtminstone att

- 1) fordon har en pålitlig och funktionssäker styrinrättning,
- 2) motordrivna fordon, cyklar och lätta elfordon har en färdbröms,
- 3) fordon har däck och fälgar eller band eller medar som motsvarar den belastning de utsätts för,
- 4) motordrivna fordon har ett brandsäkert bränslesystem och elsystem,
- 5) fordon har behövliga strålkastare och lyktor, reflektorer och reflekterande identifieringsskyltar,
- 6) fordon har en varningstriangel, om fordonets största tekniskt tillåtna totalmassa är över 500 kilogram, om det inte är fråga om fordon i kategori O₁ eller andra släpfordon med en totalmassa som är högst 750 kilogram då det räcker att dragfordonet har en varningstriangel,
- 7) fordon erbjuder föraren tillräcklig sikt framåt, åt sidan och bakåt,
- 8) fordon försedda med vindruta har behövliga anordningar för att säkerställa sikten genom vindrutan i alla väderförhållanden,
- 9) lätta fordon har behövliga anordningar och konstruktioner för att skydda förare och passagerare vid sammanstötningar,
- 10) motordrivna fordon, lätta elfordon och cyklar har en ljudsignalanordning,
- 11) motordrivna fordon har en hastighetsmätare och fordon i kategori M₂, M₃, N₂ eller N₃ har en hastighetsbegränsare,

- 12) fyr- eller flerhjuliga motordrivna fordon har en backningsanordning,
- 13) fordon har konstruktioner som säkerställer en tillräcklig styrförmåga, tillräckliga kurvkörnings- och bromsningsegenskaper samt vändbarhet,
- 14) fordon med hjul har tillräcklig fri markhöjd,
- 15) lastutrymmet i fordon som används för godstransport har sådana konstruktioner och sådan utrustning som är säker och som lämpar sig för den last som transporteras samt surrnings- och fästanordningar som används för surring och säkring av last,
- 16) släpfordon och fordon som används för att dra ett släpfordon har en funktionssäker och hållbar kopplingsanordning.

Fordon i kategorierna M₁, N₁ och L3e–L7e ska vara försedda med en anordning som förhindrar olovlig användning av fordonet.

EU- och EG-typgodkända fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1–3 mom.

Begagnade fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1–3 mom., om fordonen uppfyller de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Fordon avsedda för vägtrafik ska dock alltid ha en varningstriangel i enlighet med de krav som föreskrivs i 2 mom. 6 punkten.

Bestämmelser om färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Med kommersiella fordon enligt artikel 3 led i i förordning (EG) nr 561/2006 avses i Finland ett sådant fordon i kategori M eller N för vilket det förflutit minst 30 år sedan utgången av dess första ibruktagningsår och som inte används för kommersiella gods- eller persontransporter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om

- 1) kraven på ett fordons konstruktion och egenskaper,
- 2) kraven på system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning för fordon,
- 3) kraven på lastkorgar och lastutrymmen, fästanordningar som används för lastsäkring och skyddskonstruktioner för fordon som används för godstransport,
- 4) surrnings- och fästanordningar som används för surring och säkring av last.

14 §

Undantag från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Genom förordning av statsrådet får det utfärdas bestämmelser om undantag från de krav som föreskrivs i 13 § 2 mom. Undantagen ska vara behövliga med tanke på fordonens användningsändamål, trafiksäkerhetskraven och möjligheterna att uppfylla de krav som gäller fordonen.

Fordon som är avsedda att användas av förare eller passagerare med rörelsehinder kan godkännas för transportändamål även om den specialanordning som installerats med anledning av rörelsehindret inte uppfyller bestämmelser eller föreskrifter, förutsatt att trafiksäkerheten inte nämnvärt äventyras.

15 §

Identifieringsnummer och tillverkarskylt

Ett motordrivet fordon och dess släpvagn samt ett till en traktor kopplat släpfordon som används i trafik ska ha ett identifieringsnummer. Identifieringsnumret ges av tillverkaren, Transport- och kommunikationsverket, ett besiktningställe eller en myndighet som sköter registrering av utländska fordon. Identifieringsnumret ska bevisligen och permanent märkas ut på fordonet på ett synligt ställe. Om identifieringsnumret skadas eller avlägsnas, ska numret märkas

ut på nytt på fordonet. En bil som första gången tas i bruk och dess släpvagn, ett fordon i kategori L och en traktor ska dessutom ha en tillverkarskylt.

Besiktningssätlet antecknar i registret de åtgärder som ska vidtas i fråga om identifieringsnumret och dess eventuella nya placering. Ett reparerat fordon antecknas i registret med stamfordonets identifieringsnummer.

Besiktningssätlet ska meddela uppgifter om den stans som anger besiktningssätlet till Transport- och kommunikationsverket innan stansen tas i bruk.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om beviljande av och utmärkande av identifieringsnummer och om hur ett skadat eller avlägsnat identifieringsnummer ska märkas ut på nytt på hopbyggda, reparerade, skadade och individuellt tillverkade fordon.

Bestämmelser om kraven på tillverkarskylt och identifieringsnummer finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på ett fordons identifieringsnummer och tillverkarskylt.

16 §

Begränsning av energi- och miljökonsekvenser

Ett fordons energiförbrukning och växthusgasutsläpp samt faktorer som har skadliga miljökonsekvenser får inte onödigt avvika från motsvarande konsekvenser som orsakas av fordon som uppfyller vad som var den allmänna tekniska nivån vid den tidpunkt då fordonet tillverkades, eller onödigt medföra risker för hälsan eller miljön.

Fordon som på grund av ett byte av drivkraft eller byte av bränsletyp har ändrats efter det att de togs i bruk första gången ska omfattas av kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser endast till den del ändringen kan inverka på huruvida fordonet genom den nya drivkraften eller bränsletypen uppfyller de gränsvärden som gällde då fordonet först togs i bruk. Vid fastställandet av det gränsvärde som gällde vid tidpunkten för det första ibruktage beaktas fordonets naturliga slitage i enlighet med 7 § 1 mom.

Vid nationellt typgodkännande av små serier, enskilt godkännande och godkännande av fordon för användning i trafik, vilka är tillverkade eller importerade i enstaka exemplar, tillämpas kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser endast till den del ändringen direkt hänför sig till påvisandet av att gränsvärdena uppfylls, om det inte är nödvändigt för begränsningen och övervakningen av energi- och miljökonsekvenser. Påvisandet kan även genomföras på annat sätt som lämpar sig för fordonet än genom det sätt för påvisande som ingår i kraven på typgodkännande, om det tillräckligt tillförlitligt kan påvisas att resultaten motsvarar gränsvärdena eller andra krav för godkännandet.

De faktorer i dubbar och dubbdäck som har skadliga miljökonsekvenser får inte onödigt avvika från motsvarande konsekvenser som orsakas av dubbar och dubbdäck som uppfyller vad som var den allmänna tekniska nivån vid den tidpunkt då dubbarna eller dubbdäcken tillverkades eller togs i bruk, eller onödigt medföra risker för hälsan eller miljön.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de gränsvärden för buller och utsläpp som ska tillämpas vid godkännande av fordon.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda tekniska krav på delar och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska uppnås och en tillräcklig nivå på skyddet av hälsan och miljön säkerställas.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de krav som ställs på dubbar och dubbdäck som är tillåtna för användning i trafik.

17 §

Undantag från kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser och på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Transport- och kommunikationsverket får för enskilda fordon eller fordonskombinationer bevilja undantag från sådana bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag och som gäller begränsning av fordons eller fordonskombinationers energi- och miljökonsekvenser eller som gäller säkerheten i fråga om deras konstruktion, manöverorgan, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar, utrustning eller egenskaper. En förutsättning för beviljande av undantag är att avvikelserna från kraven inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan eller miljön mer än i ringa omfattning och att den inte snedvrider konkurrensen. Undantag får beviljas tills vidare eller för viss tid och förenas med villkor.

Undantag enligt 1 mom. kan beviljas

1) för ett oregistrerat fordon som har importerats till eller tillverkats i Finland minst fyra år före registreringen och som inte har använts, så att det tas i bruk enligt de krav som gällde när fordonet importerades eller tillverkades,

2) för en period av högst fyra år från de krav som gäller fordonen för ett eller flera separat specificerade fordon som ska användas i hastighetstävlingar, då fordonet används i samt är på väg till och från en tävling eller vid besök till tävlingsbesiktning,

3) av annat särskilt skäl för ett eller flera separat specificerade fordon från de krav för godkännande för användning i trafik som föreskrivs eller bestäms med stöd av denna lag.

18 §

Krav på fordon som begagnade förts in i landet

Ett fordon som begagnat förts in i landet och registreras första gången eller annars tas i bruk första gången i Finland ska uppfylla de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktageandet eller därefter. EU- eller EG-typgodkända fordon som registrerats i en annan EES-stat och som uppfyller kraven i 7 § och som i registreringsintyget inte har några anteckningar om begränsningar i fråga om användningen anses uppfylla de krav som föreskrivs i detta moment.

Vid första registrering av bilar eller bilsläpvagnar som begagnade förts in i landet någon annanstans ifrån än från en EES-stat eller från landskapet Åland och som tagits i bruk där första gången för mindre än sex månader sedan ska fordonet föras till enskilt godkännande, om det inte har EU- eller EG-typgodkänts.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om undantag från kraven i 1 mom. Undantagen ska vara behövliga med tanke på fordonens användningsändamål, trafiksäkerhetskraven och möjligheterna att uppfylla de krav som gäller fordonen.

19 §

Krav på fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter

Fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter ska förses med tillräckliga märkningar, igenkännings- och varningslykter, reflektorer och andra varningsanordningar för att förebygga fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de märkningar, igenkännings- och varningslykter, reflektorer och andra varningsanordningar som krävs i fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter.

Varningsfordon som används vid specialtransporter ska vara fordon i kategori M₁, N₁ eller N₂ vars tekniskt tillåtna största totalmassa inte överstiger 7,5 ton. Varningsfordon som används vid

specialtransporter ska vara lätta att observera och förses med tillräckliga märkningar, reflektorer, igenkännings- och varningslykter samt andra varningsanordningar för att förebygga fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om färger som krävs av varningsfordon som används vid specialtransporter, om varningsskyltar, höjdmätare, varningslykter, reflektorer och andra varningsanordningar i varningsfordon samt om tillbörliga anordningar och redskap som ska användas i varningsfordon vid reglering av trafiken och tryggnad av säkerheten.

2 kap.

Klassificering av fordon

20 §

Bil

Bestämmelser om klassificering av fordon i kategorierna M och N (*bil*) finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Bilar delas in i följande underkategorier:

- 1) fordon i kategori M₁ (*personbil*),
- 2) fordon i kategori M₂ och M₃ (*buss*),
- 3) fordon i kategori N₁ (*paketbil*),
- 4) fordon i kategori N₂ och N₃ (*lastbil*).

21 §

Två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

Bestämmelser om klassificering av fordon i kategori L (*två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar*) finns i ramförordningen om fordon i kategori L.

22 §

Traktorer, släpvagnar i kategori R samt utbytbar dragen utrustning i kategori S

Bestämmelser om klassificering av fordon i kategorierna T och C (*traktorer*), släpvagnar i kategori R samt utbytbar dragen utrustning i kategori S finns i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

23 §

Motorredskap

Med *motorredskap* avses

- 1) självgående fordon som är konstruerade och tillverkade som ett arbetsredskap och som med hänsyn till sin konstruktion inte lämpar sig för person- eller godstransport; arbetsredskap som är monterade på ett bilunderrede betraktas inte som motorredskap,
- 2) dragtruckar som tillverkats för förflyttning av släpvagnar och transportlavetter i hamn eller på något annat terminalområde och vars största konstruktiva hastighet är högst 50 kilometer i timmen, om inte fordonet är en lastbil eller traktor,
- 3) andra fordon som används för transporter på en byggarbetsplats än traktorer (*dumper*), om inte fordonet ska betraktas som lastbil.

24 §

Terrängfordon

Med *terrängfordon* avses en motorsläde med band eller medar, ett luftkuddefartyg eller ett annat motordrivet fordon tillverkat för person- eller godstransport eller för dragning av andra fordon på is, i snö eller på sank mark eller för färd med marken som stöd. Med terrängfordon avses dock inte ett fordon som är avsett att framföras även på andra vägar än snöskoterleder och inte heller ett fordon som är EU- eller EG-typgodkänt för en fordonskategori som avses i 20–22 § och avsett att framföras på väg.

Motorsläde är ett terrängfordon som har medar eller band. *Snöskoter* är en banddriven motorsläde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 500 kilogram. *Tung snöskoter* är en banddriven motorsläde med plats för högst fyra personer utöver föraren och med en egenmassa av över 500 och högst 800 kilogram.

25 §

Bilsläpvagn

Bestämmelser om klassificeringen av fordon i kategori O (*bilsläpvagn*) finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

26 §

Övriga släpfordon

Med *övriga släpfordon* avses släpvagnar till fordon i kategori L, släpvagnar till cyklar, släpvagnar till terrängfordon och släpvagnar till motorredskap samt andra än EU-typgodkända släpfordon till traktorer.

27 §

Fastställande av kategorin för fordon

Som kategorier och underkategorier för fordon i kategorierna M, N, O, L, T, C, R och S som tas i bruk första gången i Finland och som inte är EU- eller EG-typgodkända används kategorierna och underkategorierna enligt klassificeringsgrunderna i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Som kategori och underkategori för ett fordon som redan är i bruk i Finland används den kategori och underkategori som fastställdes för fordonet i samband med att det togs i bruk första gången eller, om fordonet är registrerat, den kategori och underkategori som har antecknats i registret.

28 §

Övriga fordon utan motor

Med *cykel* avses ett fordon tillverkat för transport av en eller flera personer eller gods som är utrustat med pedaler eller vevanordningar och som helt eller delvis framdrivs med muskelkraft. En cykel kan också ha elmotorer med en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 250

watt, förutsatt att elmotorerna fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen (*cykel med elassistans*). Elmotorerna får dock fungera även utan trampning, om hastigheten är högst 6 kilometer i timmen.

Vad som i denna lag föreskrivs om cyklar tillämpas också på sparkcyklar och andra motsvarande fordon utan motor, om det på grund av deras storlek eller användningsändamål är nödvändigt att kräva att de uppfyller kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor och andra viktiga säkerhetskrav som gäller cyklar.

Som fordon utan motor betraktas också sådana vagnar eller slädar som dras av djur och som är avsedda och utrustade för vägtrafik, om det på grund av deras storlek och användningsändamål är nödvändigt att kräva att de uppfyller kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor och andra viktiga säkerhetskrav som gäller fordon.

29 §

Lätta elfordon

Med *lätt elfordon* avses ett sådant annat fordon med elmotor än en i 28 § 1 mom. avsedd cykel med elassistans eller ett i ramförordningen om fordon i kategori L avsett fordon i kategori L, vars framdrivande motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen.

30 §

Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon

Räddningsbil är ett för räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Som räddningsbil betraktas också andra fordon i kategori M eller N som innehas av en kommun eller samkommuns räddningsverk eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av Räddningsinstitutet eller av en flygplatsoperatör och som används uteslutande för uppgifter inom räddningsväsendet. Också manskapsbilar som ägs av en brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren betraktas som räddningsbilar. Räddningsbilar ska vara lämpliga för räddningsväsendets bruk.

Polisfordon är för polisen särskilt tillverkade eller utrustade fordon. Polisfordon ska vara lämpliga för polisens bruk.

Gränsbevakningsväsendets fordon är för Gränsbevakningsväsendet särskilt tillverkade eller utrustade fordon. Gränsbevakningsväsendets fordon ska vara lämpliga för Gränsbevakningsväsendets bruk.

Tullens fordon är för Tullen särskilt tillverkade eller utrustade fordon. Tullens fordon ska vara lämpliga för Tullens bruk.

Bestämmelser om konstruktion, utrustning och färg på räddningsbilar samt om utrustning, färgsättning och emblem på polisfordon och Gränsbevakningsväsendets fordon utfärdas genom förordning av inrikesministeriet. Färgsättning och emblem på polisfordon och Gränsbevakningsväsendets fordon, eller sådan färgsättning och sådana emblem som är förvillande lika dem, får inte användas på andra fordon.

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslyktor, varningslyktor, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon används för förutsätter.

31 §

Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård

Bestämmelser om klassificering av ambulanser finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Ett *fordon för prehospital akutsjukvård* är ett fordon som är utrustat för uppgifter inom den prehospitala akutsjukvård som avses i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010). Fordon för prehospital akutsjukvård ska vara lämpliga för prehospital akutsjukvård och vara lätta att observera.

Närmare bestämmelser om den noggrannare klassificeringen av ambulanser och fordon för prehospital akutsjukvård, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning får utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser och fordon för prehospital akutsjukvård används för förutsätter med iakttagande av vad som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

32 §

Utryckningsfordon

Utryckningsfordon är räddningsbilar, polisfordon, Gränsbevakningsväsendets fordon, Tullens fordon, ambulanser, fordon för prehospital akutsjukvård, Försvarmaktens räddningsbilar, Försvarmaktens ambulanser och militärpolisfordon, vilka är utrustade med en varningslykta med blått blinkande ljus och en ljudsignalanordning för utryckningsfordon.

33 §

Tillgängliga fordon och fordon med bårplats

Ett *tillgängligt fordon* är ett fordon som har byggts och utrustats särskilt för transport av rullstolsburna personer. Ett tillgängligt fordon ska ha en lyft för rullstol eller en ramp som är sammanhängande på bredden och är trygg. Ett tillgängligt fordon ska dessutom ha en rullstolsplats. Bredden av den öppning som leder till rullstolsplatsen ska vara tillräcklig.

Ett *fordon med bårplats* är ett annat fordon i kategori M än en ambulans avsett för transport av passagerare på bår. Båren ska fästas på ett säkert sätt i bilen. Transportutrymmet ska vara lämpligt för ändamålet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om tillgängliga fordon, fordon med bårplats, dimensioneringen av transportutrymmet och de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning.

34 §

Husbil

Bestämmelser om klassificering av husbilar finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

35 §

Likbil

Bestämmelser om klassificering av likbilar finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

36 §

Museifordon

Som museifordon godkänner ett besiktningsställe vid registrerings- eller ändringsbesiktning på basis av ett utlåtande som utfärdats högst sex månader tidigare av en landsomfattande registrerad museifordonsförening och en kontroll som besiktningsstället utför ett fordon för vilket det har förflutit minst 30 år sedan utgången av tillverkningsåret och som har hållits i ett skick som motsvarar originalsicket eller restaurerats eller konserverats. Av utlåtandet ska framgå exakt vilket fordon det gäller och om fordonet är i ett skick som motsvarar originalsicket eller om det har restaurerats eller konserverats på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om restaurering och konservering av museifordon och om innehållet i det utlåtande som avses i 1 mom.

37 §

Fordonstransportbil

En *fordonstransportbil* är ett för transport av fordon med hjul eller band byggt fordon i kategori N₃ som har en fast installerad transportlavett för transport av fordon.

38 §

Specialtransportfordon

Ett *specialtransportfordon* är ett fordon som har godkänts för sådana specialtransporter som avses i 2 § 23 punkten i vägtrafiklagen och som utan last överskrider minst en av de dimensioner som är allmänt tillåtna på väg eller som med eller utan last har godkänts för transport som överskrider minst en av de massor som är allmänt tillåtna på väg. Ett specialtransportfordon godkänns för trafik endast om Transport- och kommunikationsverket har meddelat dispens för det. En förutsättning för beviljande av dispens är att avvikelserna från kraven inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan eller miljön mer än i ringa omfattning och att den inte snedvrider konkurrensen.

En dispens enligt 1 mom. krävs dock inte för

- 1) ett motorredskap,
- 2) ett typgodkänt fordon vars användning i trafik inte förutsätter tillstånd för specialtransport enligt 159 § i vägtrafiklagen,
- 3) ett typgodkänt fordon för vilket det i registret antecknas uppgift om ett tillstånd för specialtransport enligt 159 § i vägtrafiklagen som utgör förutsättning för användningen av fordonet,
- 4) ett fordon som inte behöver registreras,
- 5) en i 37 § avsedd fordonstransportbil,
- 6) ett fordon i kategori N₃ som är avsett att dra påhängsvagnar och i fråga om vilket den tillåtna massan för en axel med parhjul inte överstiger 15 ton och den tillåtna massan för en axel med enkelhjul inte överskrider den massa som är allmänt tillåten på väg,
- 7) ett sådant fordon i kategori O som är avsett för godstransport, bortsett från fordon i kategori O i flera delar som består av dollyer eller andra motsvarande axelmoduler, och som överskrider någon av de dimensioner som är allmänt tillåtna på väg, men inte den massa som är allmänt tillåten på väg.

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de tekniska tilläggskrav med anknytning till specialtransportfordons användningsändamål som tillämpas vid godkännande av specialtransportfordon för transportändamål samt om undantag från de tekniska kraven på fordon. Dessutom meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om hur överensstämmelse med kraven ska påvisas tekniskt.

39 §

Servicebil

En *servicebil* är ett sådant fordon i kategori N som är avsett för service av fordon och maskiner samt för transport av reparationsmanskaper och utrustning och som är utrustat med behövliga arbetsredskap och anordningar och som har sittplatser på endast en sätesrad och plats för högst två personer utöver föraren.

En servicebil är även ett sådant fordon i kategori M₁ som ägs av staten, ett statligt affärsverk, ett el-, värme-, tele-, gas- eller vattenverk eller en kommun och är avsett för service som gäller vägar, gator, banor och banmaterial samt el-, värme-, tele-, gas- och vattenverkens nät och anläggningar eller som är avsett för transport av Försvarsmaktens militärutrustning och för transport av reparationsmanskaper och utrustning samt är utrustat med behövliga arbetsredskap och anordningar. En sådan servicebil har plats för högst åtta personer utöver föraren.

40 §

Fordon som förs in i samband med inflyttning

Ett *fordon som förs in i samband med inflyttning* är ett fordon som en till landet inflyttande person i samband med flyttningen importerar från avgångslandet för eget bruk och som under minst sex månader omedelbart före inflyttningen har varit i inflyttarens ägo eller sådan besittning som leder till äganderätt och i inflyttarens bruk i avgångslandet.

41 §

Närmare föreskrifter om klassificering av fordon

Transport- och kommunikationsverket får meddela sådana närmare föreskrifter om klassificering av i detta kapitel avsedda fordon som följer av kraven i Europeiska unionens fordonslagstiftning eller som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten eller skyddet av miljön.

3 kap.

Godkännande av fordon

42 §

Godkännandemyndighet

I Finland är Transport- och kommunikationsverket den godkännandemyndighet som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L, ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem och Genèveöverenskommelsen.

Transport- och kommunikationsverket är också godkännandemyndighet i fråga om motorredskap och terrängfordon liksom i fråga om andra system, komponenter, separata tekniska enheter

och delar och annan utrustning än de som omfattas av tillämpningsområdet för de rättsakter som nämns i 1 mom.

43 §

Beviljande av typgodkännande

Godkännandemyndigheten beviljar typgodkännande för en typ av fordon, system, komponent, separat teknisk enhet, del eller utrustning som stämmer överens med det underlag som fordons-tillverkaren eller tillverkarens representant visar upp och som uppfyller de krav som ställs på den.

Vid nationellt typgodkännande av fordon

- 1) bestäms till vilken kategori och grupp fordonstypen hör,
- 2) konstateras fordonets identifieringsuppgifter, uppgifter om tillverkaren och tillverkarens representant, allmänna tekniska egenskaper hos fordonet samt andra tekniska data,
- 3) bestäms vid behov fordonets tillåtna massa i vägtrafiken,
- 4) undersöks om fordonstypen till sin konstruktion, sin utrustning och sina mått samt till övriga delar uppfyller kraven i bestämmelserna och föreskrifterna.

Av ett beslut som gäller typgodkännande av fordon ska framgå vilka versioner typgodkännandet gäller.

Över typgodkännande utfärdas ett intyg över typgodkännande. I godkännandet kan inkluderas begränsningar i fråga om användningen av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning och sådana villkor för installation av system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som beror på säkerhetskrav eller på systemens, komponenternas, de separata tekniska enheternas, delarnas eller utrustningens egenskaper.

Över E-typgodkännande utfärdas till den som ansöker om godkännande ett intyg över typgodkännande som avses i de reglementen som fogats till Genèveöverenskommelsen.

Vid beviljande av nationellt typgodkännande av små serier tillämpas det förfarande för EU-typgodkännande som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, om inte något annat föreskrivs i denna lag eller med stöd av den.

Bestämmelser om beviljande av E-typgodkännande finns i Genèveöverenskommelsen.

44 §

Godkännandeskyldighet

Sådana nya fordon i kategorierna M, N, O och T samt andra nya fordon i kategori L än enskilda fordon i underkategori L1e-A som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången ska ha beviljats EU- eller EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av små serier. Fordon i kategori M, N eller O kan också ha beviljats enskilt godkännande eller enskilt EU-fordonsgodkännande.

Sådana system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar och sådan utrustning för fordon i de fordonskategorier som avses i 1 mom., för fordon i kategori C och för trafiktraktorer som säljs separat ska vara typgodkända, om typgodkännande förutsattes när systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen tillverkades.

Följande system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som har samband med fordon användning ska vara typgodkända eller ha konstaterats överensstämma med standarden:

- 1) skyddshjälm,
- 2) bilbarnstol,
- 3) skylt som betecknar långsamt fordon,

- 4) varningstriangel,
- 5) blinkande varningslykta.

Andra fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller annan utrustning än de som avses i 1–3 mom. kan på ansökan beviljas nationellt typgodkännande.

Dubbar som är avsedda för vinterdäck till en bil eller bilsläpvagn som säljs för användning i vägtrafik eller som tas i bruk ska vara nationellt typgodkända. Dubbar behöver dock inte vara nationellt typgodkända, om kombinationen av däck och dubbar är nationellt typgodkänd. Nya typgodkända däck ska ha en märkning som anger det nationella typgodkännandet av kombinationen av däck och dubbar. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om typgodkännandemärkningen och placeringen av den.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 3 mom. avsedda system, komponenter, separata tekniska enheter och delar för vilka godkännande krävs.

45 §

Konstaterande av överensstämmelse med kraven för vissa nya fordon vid registreringsbesiktning

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 44 § är det tillräckligt att överensstämmelse med kraven konstateras vid registreringsbesiktning för följande nya fordon som införs i registret:

- 1) sådana andra fordon i kategori L än fordon i underkategori L1e-A samt fordon i kategori T eller C som har tillverkats eller förts in i landet som enskilda exemplar för användning i vägtrafik och som inte är EU-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier,
- 2) fordon i kategori M, N, O, T eller C samt andra fordon i kategori L än fordon i underkategori L1e-A som är nationellt typgodkända i små serier i någon annan EES-stat, i Turkiet eller i landskapet Åland och vilkas nationella typgodkännande av små serier har erkänts av Finland,
- 3) fordon i kategori M, N, O, T eller C samt andra fordon i kategori L än fordon i underkategori L1e-A som är nationellt typgodkända i små serier i Finland,
- 4) fordon i kategori M, N eller O som i en annan EES-stat, i Turkiet eller i landskapet Åland beviljats enskilt godkännande som Finland har erkänt,
- 5) andra fordon än fordon i kategori M, N eller O som färdigställts under den sista etappen vid etappvist typgodkännande,
- 6) andra motorredskap och terrängfordon än sådana som är befriade från registreringsskyldigheten.

46 §

Tillverkarens ansvar inför godkännandemyndigheten

I fråga om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning ansvarar tillverkaren inför godkännandemyndigheten för typgodkännandet av den produkt som tillverkas samt för produktionens överensstämmelse med kraven. Vid etappvist typgodkännande ansvarar varje tillverkare inför godkännandemyndigheten för godkännandet av fordonet och produktionens överensstämmelse med kraven i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och den utrustning som har lagts till eller ändrats under den aktuella etappen av tillverkningen av fordonet.

47 §

Utseende av tillverkarens representant

En tillverkare av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som ansöker om nationellt typgodkännande och är etablerad utanför Finland ska utse en representant som är etablerad i Finland.

48 §

Ansökan om typgodkännande

Ansökan om typgodkännande kan lämnas till godkännandemyndigheten av fordonets, systemets, komponentens, den separata tekniska enhetens, delens eller utrustningens tillverkare eller av tillverkarens representant.

Den tillverkare eller tillverkarens representant som är sökande ska till godkännandemyndigheten lämna in en ansökan med samtliga nödvändiga bilagor och andra uppgifter och utredningar som godkännandemyndigheten anser nödvändiga för att påvisa överensstämmelse med de tekniska kraven.

På ansökan om E-typgodkännande ska tillämpas förfarandet enligt det till Genèveöverenskommelsen fogade reglemente med stöd av vilket typgodkännande söks.

Närmare bestämmelser om de uppgifter och utredningar som ska läggas fram vid ansökan utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska uppgifter som ska läggas fram vid ansökan om typgodkännande av dubbar och kombinationer av däck och dubbar.

49 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier

Överensstämmelse med kraven kan vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier påvisas

1) genom ett av den som ansöker om godkännande inlämnat intyg över EU- eller EG-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget, eller

2) genom ett intyg över E-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga eller genom en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget.

Överensstämmelse med kraven kan dessutom påvisas

1) genom kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar som utförs av den som beviljar typgodkännande, om konstaterandet av överensstämmelse med kraven inte förutsätter andra verktyg än sådana som allmänt används av dem som beviljar typgodkännande och inte annan yrkesskicklighet än den som krävs för beviljande av typgodkännande,

2) genom tillverkarens mätningar, kalkyler eller tester som baserar sig på förfaranden som används allmänt i de fall som avses i 1 punkten samt genom tillverkarens mätningar, kalkyler eller tester när dessa är allmänt godkända i EES-stater som sätt att påvisa överensstämmelse med kraven eller när den som beviljar typgodkännande kan förvissa sig om att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen uppfyller kraven på överensstämmelse utifrån de dokument som tillverkaren lämnat,

3) genom någon annan än i 81 § 1 mom. avsedd godkännandemärkning i allmänt internationellt bruk som fästs på fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning, när man av godkännandemärkningen kan sluta sig till att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen motsvarar de tekniska krav som ställs på dem,

- 4) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig
- a) i de fall som avses i 1–3 punkten,
- b) när en utredning som avses i 5 punkten inte kan inhämtas till skäligen kostnader och lämnandet av utredningen inte anses förutsätta sådan kompetens som krävs av de tekniska tjänster som avses i 5 punkten, eller
- c) om det i fråga om den egenskap som undersöks inte har ställts några sådana krav på test på internationell nivå på vilka bestämmelserna om utsedda tekniska tjänster kan tillämpas för bedömning av huruvida kraven uppfylls,
- 5) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den tekniska tjänst som utsetts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet
- a) i de fall som avses i 1–4 punkten, eller
- b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.
- Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de utredningar som avses i 2 mom. samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på de sätt som avses i 2 mom.

50 §

Vägran att bevilja typgodkännande

Om godkännandemyndigheten bedömer att en typ av fordon, system, komponent, separat teknisk enhet, del eller utrustning som uppfyller kraven enligt 43 § utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller hälsan, kan godkännandemyndigheten vägra att bevilja typgodkännande.

51 §

Ändringar i typgodkända fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och typgodkänd utrustning

Innehavaren av ett typgodkännande ska underrätta godkännandemyndigheten om ändringar i typgodkända fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar och typgodkänd utrustning. Godkännandemyndigheten ska besluta om ändringarna förutsätter nya mätningar, tester, kalkyler eller kontroller och om det är fråga om en utvidgning av det ursprungliga typgodkännandet. Godkännandemyndigheten ska meddela innehavaren av typgodkännandet detta.

I ärenden som gäller ändringar och utvidgningar av E-typgodkännanden som beviljats i Finland ska Genèveöverenskommelsen och de reglementen som fogats till den tillämpas.

Den som ansöker om typgodkännande ska underrätta godkännandemyndigheten om ändringar som gäller de uppgifter som antecknats i det tekniska underlaget.

Den som ansöker om typgodkännande ska lämna in ansökan om ändring eller utvidgning av typgodkännande till godkännandemyndigheten.

Godkännandemyndigheten utfärdar vid behov ett ändrat typgodkännandeintyg över typgodkännande.

52 §

Fordonstyp

Med fordonstyp för ett motorredskap avses fordon som är likadana åtminstone i följande väsentliga avseenden:

- 1) tillverkare,
- 2) typbeteckning som tillverkaren gett,
- 3) faktorer som hänför sig till tillverkning, formgivning och funktion,
- 4) konstruktion, såsom ledad ram, underrede och överliggande konstruktion samt enkel ram,
- 5) motor, såsom förbränningsmotor och elektrisk motor, samt dess placering.

Med fordonstyp för ett terrängfordon avses fordon som är likadana åtminstone i följande väsentliga avseenden:

- 1) tillverkare,
- 2) typbeteckning som tillverkaren gett,
- 3) ram.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den noggrannare indelningen av fordonstyper vid nationellt typgodkännande.

53 §

Register över typgodkännanden

Transport- och kommunikationsverket för register över de typgodkännanden det utfärdar. I registret antecknas de uppgifter som finns i intyget över typgodkännande av fordonstypen och de testresultat som fogats till intyget.

De uppgifter i registret över typgodkännanden som innehåller företagshemligheter får, om de är nödvändiga, trots bestämmelserna om sekretess lämnas till

- 1) besiktningsförrättare för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna besiktningsuppdrag,
- 2) den som utför registreringar för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna registreringsuppdrag,
- 3) den tekniska tjänst som på basis av ett avtal med produkttillverkaren övervakar produktionens överensstämmelse med kraven för utförande av tillsynsuppdrag,
- 4) beviljare av enskilt godkännande för enskilt godkännande av fordon,
- 5) fordonskontrollanter för uppdrag som utförs i samband med teknisk vägkontroll,
- 6) godkännandemyndigheten i en annan EES-stat för ömsesidigt erkännande av ett godkännande eller till marknadskontrollmyndigheten i en annan EES-stat för marknadskontroll.

54 §

Erkännande av typgodkännanden

Godkännandemyndigheten ska erkänna EU-typgodkännanden som Turkiet i enlighet med ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem har beviljat färdigbyggda fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning eller etappvis färdigbyggda fordon som typgodkänns etappvis.

Godkännandemyndigheten ska erkänna ett nationellt typgodkännande av små serier som Turkiet i enlighet med ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem har beviljat fordon, om det inte finns grundad anledning att misstänka att de tekniska bestämmelser enligt vilka godkännandet har beviljats inte motsvarar åtminstone de tekniska krav som i Finland gäller för nationellt typgodkännande av små serier.

55 §

Lämnande av uppgifter om nationellt typgodkännande av små serier som beviljats i Finland

Om ägaren till ett fordon som i Finland beviljats nationellt typgodkännande av små serier vill sälja, registrera eller ta i bruk fordonet i Turkiet, ska godkännandemyndigheten på ansökan ge fordonets ägare en kopia av typgodkännandeintyget och av det tekniska underlag som legat till grund för beviljande av godkännandet.

56 §

Beviljande av undantag vid typgodkännande

Transport- och kommunikationsverket får för fordon bevilja smärre undantag från de krav som ställs på fordonet i de bestämmelser och föreskrifter om nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier som utfärdats med stöd av denna lag, om omfattningen av fordonets tillverkningsserie eller fordonets användningsändamål eller exceptionella konstruktion förutsätter det. En förutsättning för beviljande av undantag är dessutom att undantaget inte äventyrar trafiksäkerheten eller snedvrider konkurrensen.

57 §

När typgodkännanden upphör att gälla

Giltighetstiden för typgodkännandet av ett typgodkänt fordon löper ut, om

- 1) nya bestämmelser eller föreskrifter om registrering, försäljning eller ibruktagande av fordonet träder i kraft och typgodkännandet inte har ändrats så att det motsvarar dessa,
- 2) tillverkningen av det typgodkända fordonet upphör slutgiltigt, eller
- 3) godkännandemyndigheten återkallar typgodkännandet.

Innehavaren av ett typgodkännande av fordon ska utan dröjsmål underrätta godkännandemyndigheten om att typgodkännandets giltighetstid löper ut enligt 1 mom. 1 och 2 punkten.

Om giltighetens upphörande för ett typgodkännande av fordon endast gäller för en del av varianterna av den berörda typen eller en del av versionerna av vissa varianter, upphör giltigheten för typgodkännandet endast för dessa varianter eller versioner.

Med avvikelse från 1 mom. 1 punkten upphör giltigheten för typgodkännandet av ett fordon inte att gälla och ändring krävs inte i typgodkännandet, om kraven i den nya bestämmelse som träder i kraft är tekniskt irrelevanta med tanke på fordonstypen eller om de gäller någon annan fordonskategori än den till vilken fordonet hör.

Om produktionen av fordon som motsvarar en godkänd fordonstyp upphör slutgiltigt och frivilligt, ska typgodkännanden av fordonstyper som tillverkats innan produktionen upphörde fortsätta att gälla för registrering eller ibruktagande. Giltigheten för typgodkännandet upphör dock, om de nya krav som gäller för typen blir obligatoriska vid registrering eller ibruktagande.

58 §

Krav som gäller nationellt typgodkännande av små serier

En fordonstyp som beviljas nationellt typgodkännande av små serier ska till sina miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper uppfylla de krav som gäller för EU-typgodkännande.

En i 1 mom. avsedd fordonstyp kan emellertid befrias från ett eller flera av de krav som gäller för EU-typgodkännande med stöd av artikel 42.2 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 42.2 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 37.1 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, om det fastställs alternativa krav för fordonstypen.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de alternativa krav som avses i de förordningar som nämns i 2 mom.

59 §

Kvantitativa begränsningar som tillämpas vid nationellt typgodkännande av små serier

Antalet fordon av en och samma typ som årligen registreras i Finland, som tas i bruk första gången och har beviljats nationellt typgodkännande av små serier, ska stämma överens med maximiantalen i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

60 §

Anmälan om E-typgodkännande till godkännandemyndigheten i en annan stat

När anmälan om beviljande, ändrande, vägrande och återkallande av E-typgodkännande görs till en godkännandemyndighet i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga ska det förfarande som föreskrivs enligt Genèveöverenskommelsen och de reglementen som fogats till den iakttas.

61 §

Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven

Om godkännandemyndigheten konstaterar eller får kännedom om att fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som den har godkänt inte stämmer överens med kraven på den typ som godkännandemyndigheten har godkänt, ska godkännandemyndigheten säkerställa att tillverkade fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar och tillverkad utrustning på nytt fås att stämma överens med kraven på den godkända typen. I detta syfte har godkännandemyndigheten rätt att

1) temporärt eller permanent förbjuda att sådana fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller sådan utrustning som inte uppfyller kraven tillverkas, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt samt används,

2) kräva att sådana ändringar görs i fordonen, systemen, komponenterna, de separata tekniska enheterna, delarna eller utrustningen att kraven uppfylls, och kräva att resultatet påvisas,

3) förplikta den ekonomiska aktören att offentligt meddela att fordonen, systemen, komponenterna, de separata tekniska enheterna, delarna eller utrustningen inte stämmer överens med kraven samt själv lämna ett sådant meddelande på den ekonomiska aktörens bekostnad, om aktören inte har iakttagit informationsföreläggandet.

Om de åtgärder som avses i 1 mom. inte leder till ett resultat enligt 1 mom., får godkännandemyndigheten återkalla typgodkännandet.

62 §

Vite och hot om tvångsutförande i samband med åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven

Godkännandemyndigheten kan förena ett förbud eller ett föreläggande som den har meddelat med stöd av 61 §, artikel 52 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 49 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 44 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

63 §

Kostnader för åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven

Godkännandemyndigheten kan förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning, om godkännandemyndigheten utövar någon av de rättigheter som avses i 61 §, artikel 52 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 49 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 44 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

64 §

Anmälan om att i Finland E-typgodkända typer inte stämmer överens med kraven

Om det i de fall som avses i 61 § är fråga om E-typgodkännande, ska godkännandemyndigheten underrätta godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga om de åtgärder som vidtagits. I en anmälan kan trots bestämmelserna om sekretess ingå sådana uppgifter som är nödvändiga för att göra anmälan och som gäller åtgärder som förutsätts när en i Finland godkänd typ inte stämmer överens med kraven.

65 §

I en annan stat E-typgodkända typer som inte stämmer överens med kraven

Om det är fråga om ett E-typgodkännande som beviljats i en annan stat och godkännandemyndigheten bedömer att ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning som åtföljs av ett intyg över överensstämmelse eller godkännandemärke och som har typgodkänts i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga inte stämmer överens med kraven på den godkända typen, ska godkännandemyndigheten begära att den stat som meddelat typgodkännandet ska kontrollera att tillverkade fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller tillverkad utrustning stämmer överens med kraven på den godkända typen.

66 §

Tillsyn över överensstämmelse med kraven vid produktion

Vid överlåtelse av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning ska tillverkaren och tillverkarens representant se till att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen till sin konstruktion och utrustning samt sitt skick stämmer överens med den godkända typen eller förutsättningarna för CE-märkningen.

Tillverkaren eller tillverkarens representant ska utan dröjsmål underrätta godkännandemyndigheten om sådana uppgifter om bristande överensstämmelse hos en typ som kan leda till att typgodkännandet återkallas.

Innan typgodkännande beviljas ska godkännandemyndigheten försäkra sig om ett tillräckligt förfarande som garanterar effektiv tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven.

Godkännandemyndigheten eller ett organ som godkännandemyndigheten utsett för det ändamålet ska med 12 månaders mellanrum bedöma hur de inledande bedömningar och rutiner för produktöverensstämmelse som hänför sig till nationellt typgodkännande och E- och EU-typgodkännande fungerar. Av särskilda skäl kan bedömningen dock göras mer sällan, men minst med 24 månaders mellanrum.

Utöver vad som föreskrivs i denna lag ska på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven i fråga om E-typgodkännande tillämpas det förfarande som föreskrivs i Genèveöverenskommelsen och i fråga om EU-typgodkännande tillämpas det förfarande som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Bestämmelser om dokumenterade kontrollplaner och om rutiner för produktöverensstämmelse i anslutning till tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven för EU-typgodkännande finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

I fråga om nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier iaktas det förfarande som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om dokumenterade kontrollplaner och lämpliga rutiner för produktöverensstämmelse när det gäller tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande, E- och EU-typgodkännande samt nationellt typgodkännande av små serier. Transport- och kommunikationsverket får dessutom meddela närmare föreskrifter om smärre undantag från de förfaranden som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier. Undantagen ska vara ändamålsenliga med tanke på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven och de får inte försämra nivån på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven.

67 §

Avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven

För att säkerställa tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven kan godkännandemyndigheten vid nationellt typgodkännande och E-typgodkännande innan typgodkännande beviljas kräva att den som ansöker om godkännande ingår ett avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven. Den som ansöker om E-typgodkännande ska ingå ett avtal med en utsedd teknisk tjänst, och den som ansöker om nationellt typgodkännande ska ingå ett avtal med antingen en utsedd teknisk tjänst eller en godkänd sakkunnig. I avtalet ska det avtalas om de förfaranden som hänför sig till tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven och om innehållet i tillsynen. Avtalet ska fogas till handlingarna i ansökan om typgodkännande.

Den som ansöker om typgodkännande kan dock ingå det avtal som avses i 1 mom. med godkännandemyndigheten, om det inte skäligen går att finna en utsedd teknisk tjänst eller en godkänd sakkunnig som utför tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven. Avtalet med godkännandemyndigheten ingås för viss tid, högst fem år.

Kostnaderna för tillsynen över överensstämmelse med kraven betalas av den som ansökt om typgodkännande eller bedömning.

Innehavaren av ett typgodkännande ska utan dröjsmål underrätta godkännandemyndigheten om att avtalet om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven har ändrats eller upphört att gälla.

Närmare bestämmelser om innehållet i avtalet utfärdas genom förordning av statsrådet.

68 §

Behörighet för den som utför tillsyn över överensstämmelse med kraven

Godkännandemyndigheten får vid en tidpunkt som den själv väljer kontrollera tillsynsmetoderna i fråga om överensstämmelse med kraven vid produktionsenheterna för de produkter den godkännt.

Godkännandemyndigheten, den utsedda tekniska tjänsten och den godkända sakkunniga har rätt att för tillsynen

1) få tillträde till platser där fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning tillverkas, lagras, säljs, installeras, repareras och kontrolleras,

2) ta prov på produktionen och med bestämda intervaller utföra tester eller kalkyler som föreskrivs i standarder som tillämpas med stöd av denna lag eller E-reglementen, eller utföra sådana andra tester eller kalkyler som behövs för tillsynen över överensstämmelse med kraven,

3) vid behov få tillgång till material som behövs för att kontrollera kvaliteten och överensstämmelsen med kraven i fråga om varje godkänd typ eller CE-märkt produkt,

4) kontrollera tillsynsmetoderna i fråga om produktionens överensstämmelse med kraven.

Kontroll och tillsyn får inte verkställas i utrymmen som används för boende av permanent natur.

Vid kontrollerna och tillsynen tillämpas 39 § i förvaltningslagen (434/2003).

Godkännandemyndigheten har rätt att få handräckning av polisen för fullgörande av de uppgifter den har enligt 1 och 2 mom.

Om tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven i fråga om en typgodkänd produkt inte utförs så som förutsätts i bestämmelserna och avtalet om tillsyn över produktionens överensstämmelse, kan godkännandemyndigheten ge tillverkaren en anmärkning eller varning och ålägga tillverkaren att avhjälpa bristerna inom skälig tid. Om anmärkningen eller varningen inte leder till att bristerna i verksamheten avhjälps inom utsatt tid, kan godkännandemyndigheten för viss tid eller helt och hållet återkalla sitt typgodkännande.

69 §

Godkända sakkunniga

Godkännandemyndigheten kan på ansökan godkänna en teknisk tjänst, en organisation som utför testning eller en enskild sakkunnig som godkänd sakkunnig i klass HA eller i klass HC för att utföra i 49 § 2 mom., 66 § 7 mom. eller 81 § 2 mom. avsedda utredningar och utredningar som krävs för registrerings-, ändrings- eller kopplingsbesiktning inom sitt kompetensområde som godkännandemyndigheten särskilt slagit fast i sitt beslut.

En godkänd sakkunnig får

1) i klass HA lämna utredningar om nationellt typgodkännande och om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande, nationellt typgodkännande av små serier, enskilt godkännande samt registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning,

2) i klass HC lämna utredningar om enskilt godkännande samt om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning.

Den godkända sakkunniga ska ha den kompetens som uppgifterna förutsätter. På bedömning av godkända sakkunnigas kompetens för bedömning av överensstämmelse hos produkter tillämpas standarden SFS-EN ISO/IEC 17025 om allmänna kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier och för bedömning av produktionens överensstämmelse med kraven standarden SFS-EN ISO/IEC 17021 om krav på organ som utför övervakning och certifiering av ledningssystem.

Godkännandemyndigheten ska tillsätta en bedömningsgrupp som har till uppgift att bedöma den godkända sakkunnigas kompetens att bedriva verksamhet på det område som ansökan avser. Bedömningsgruppens medlemmar ska vara oavhängiga av den verksamhet som bedöms och ha särskilda kunskaper om det kompetensområde som ansökan gäller. Ett beslut om godkännande som godkänd sakkunnig ska basera sig på en bedömningsrapport utifrån uppgifterna

i de handlingar som den sökande har lämnat in och utifrån bedömning av den sökande på plats. Som ett led i bedömningen godkänns ett giltigt ackrediteringsintyg som visar att kraven enligt de standarder som nämns i 3 mom. uppfylls som ett kompenserande bevis i stället för bedömning av den sökandes kompetens.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av de i 3 mom. avsedda standarder som ska iaktas vid bedömning av kompetensen och om uppfyllandet av kraven enligt dem samt om innehållet i den beskrivning av verksamheten för godkända sakkunniga som avses i dem.

70 §

Godkännande av godkända sakkunniga

På godkännande av godkända sakkunniga tillämpas de förfaranden som gäller utsedda tekniska tjänster enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Godkännande som godkänd sakkunnig förutsätter en bedömning som görs av ackrediteringsorganet och ett utlåtande om bedömningen eller ett ackrediteringsintyg. Ett beslut om godkännande av en godkänd sakkunnig eller utvidgning av dess kompetensområde ska fattas utan dröjsmål efter det att en tillförlitlig utredning om bedömningen av den godkända sakkunnigas kompetens har fått. Transport- och kommunikationsverket kan dock utvidga kompetensområdet för den godkända sakkunniga innan ackrediteringsorganet gör en bedömning och ger ett utlåtande om bedömningen eller ett ackrediteringsintyg, om

1) en ansökan om utvidgning har lämnats in till ackrediteringsorganet för det kompetensområde till vilket utvidgningen söks och utvidgningsobjekten bedöms av ackrediteringsorganet under följande bedömningsbesök,

2) den godkända sakkunniga har de dokument och resurser som verksamheten inom det kompetensområde som avses i ansökan om utvidgning förutsätter samt har gjort en validering av de metoder som avses i ansökan om utvidgning.

Godkännandet av en godkänd sakkunnig gäller i fyra år. För att ett godkännande ska vara giltigt krävs det att den förnyade bedömningen inte visar på något hinder för godkännandets giltighet och att övriga villkor för att beslutet ska vara giltigt är uppfyllda. Den förnyade bedömningen ska göras senast två år efter den första bedömningen. Ett beslut om godkännande av en genom ackreditering godkänd sakkunnig ska gälla i enlighet med ackrediteringen.

71 §

Godkända sakkunnigas skyldigheter

Godkända sakkunniga ska

1) föra register över sina kontroller, mätningar, tester, kalkyler och utredningar samt över personalens och verksamhetsställets kompetens,

2) alltid efter en uppdatering lämna in ett register över personalens och verksamhetsställets kompetens till godkännandemyndigheten,

3) utan dröjsmål, dock senast inom 20 dagar, underrätta godkännandemyndigheten och parterna i tillsynen över produktionens överensstämmelse om sådana förändringar i dess organisation eller dess verksamhet i övrigt som kan inverka på verksamheten som godkänd sakkunnig eller på hur de föreskrivna kraven uppfylls,

4) till godkännandemyndigheten lämna in yttranden om ackrediteringsorganets bedömningar på plats,

5) årligen före utgången av februari till godkännandemyndigheten lämna in en verksamhetsberättelse eller, om verksamheten som godkänd sakkunnig inte framgår av den, en separat redogörelse för verksamheten som godkänd sakkunnig under verksamhetsåret,

6) utan dröjsmål, dock senast inom 20 dagar, underrätta godkännandemyndigheten om att verksamheten har upphört.

72 §

Tillsyn över utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga

Godkännandemyndigheten övervakar de godkända sakkunnigas verksamhet. Godkännandemyndigheten ska regelbundet kontrollera att de föreskrivna kraven uppfylls. Om det i samband med tillsynen över eller en förnyad bedömning av den godkända sakkunniga observeras bristande överensstämmelse, ska godkännandemyndigheten kräva korrigerande åtgärder inom en månad från det att kravet på korrigerande framställdes.

Bestämmelser om bedömningen och övervakningen av utsedda tekniska tjänster finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem. När det gäller E-reglementen ska det förfarande som anges i Genèveöverenskommelsen tillämpas på bedömningen och övervakningen av utsedda tekniska tjänster.

För tillsynen, bedömningen och övervakningen har godkännandemyndigheten och de sakkunniga som den anlitar rätt att få tillträde till sådana utrymmen hos de utsedda tekniska tjänsterna och hos de godkända sakkunniga som inte används för boende av permanent natur och där verksamhet utövas och att trots bestämmelserna om sekretess få tillgång till material som är nödvändigt med tanke på tillsynen och som gäller de utsedda tekniska tjänsternas och de godkända sakkunnigas oberoende samt personal, system, anordningar och redskap liksom kontroller, mätningar, tester, kalkyler och utredningar. Kostnaderna för tillsynen betalas av de utsedda tekniska tjänsterna och de godkända sakkunniga.

Vid tillsynen tillämpas 39 § i förvaltningslagen.

Godkännandemyndigheten har rätt att få handräckning av polisen för fullgörande av de uppgifter den har enligt 1–3 mom.

73 §

Bedömning av en godkänd sakkunnigs verksamhet

En bedömning på plats ska utföras av ackrediteringsorganet.

Är en fysisk person godkänd sakkunnig, kan personen vid bedömningen av kompetensen anses vara oberoende, om personen i sin verksamhet iakttar det som i förvaltningslagen föreskrivs om jäv.

Transport- och kommunikationsverket kan av en godkänd sakkunnig kräva jämförelsemätningar för de mätresultat som hör till kompetensområdet för den sakkunniga, om inte mätresultatens jämförbarhet även annars tillsammans med andra godkända sakkunniga som är verk samma inom motsvarande kompetensområde kan säkerställas i tillräcklig utsträckning i samband med ordinarie bedömningar av verksamheten.

74 §

Utseende och anmälan av tekniska tjänster samt kompetensområden för godkända sakkunniga

På utseende av tekniska tjänster tillämpas i fråga om E-reglementen det förfarande som anges i Genèveöverenskommelsen.

Godkännandemyndigheten ska underrätta sekretariatet för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa om de tekniska tjänster som utför tester i enlighet med E-reglementet.

Godkännandemyndigheten ska offentliggöra kompetensområdena för de utsedda tekniska tjänsterna och för de godkända sakkunniga på sin webbplats.

75 §

Tjänsteansvar

På anställda hos en godkänd sakkunnig och en utsedd teknisk tjänst tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter uppgifter som enligt denna lag, ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L, ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem eller Genèveöverenskommelsen och E-reglementen hör till godkända sakkunniga eller utsedda tekniska tjänster.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

76 §

Anmärkning och varning till godkända sakkunniga

Om en godkänd sakkunnig inte uppfyller föreskrivna krav eller handlar i strid med bestämmelserna i 69 eller 71 §, kan godkännandemyndigheten ge en anmärkning eller varning.

Godkännandemyndigheten kan förena en anmärkning eller varning till en godkänd sakkunnig med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen.

77 §

Återkallande av godkännande som beviljats en godkänd sakkunnig

Om den anmärkning eller varning som getts en godkänd sakkunnig inte leder till att bristerna i verksamheten avhjälps, kan godkännandemyndigheten för viss tid återkalla ett beviljat godkännande. Godkännandet kan återkallas helt och hållet, om väsentliga brister eller försummelser framkommit i verksamheten för den godkända sakkunniga.

78 §

Beviljande av enskilt godkännande

Enskilt godkännande beviljas ett nytt fordon i kategori M, N eller O som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången och som inte har typgodkänts. Ett typgodkänt fordon i kategori M, N eller O kan dock föras till enskilt godkännande, om det före den första registrering har ändrats så att det beviljade typgodkännandet har upphört att gälla eller om det för fordonet i en annan EES-stat eller i landskapet Åland har beviljats ett sådant nationellt typgodkännande av små serier som inte har erkänts i Finland. Dessutom kan ett fordon i kategori M, N eller O som färdigställts under den sista etappen vid etappvist typgodkännande beviljas enskilt godkännande i stället för EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av små serier.

Vid enskilt godkännande ska fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen kontrolleras.

Bestämmelser om beviljare av enskilt godkännande finns i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013).

79 §

Undantag från skyldigheten att bevilja enskilt godkännande

Ett fordon som beviljats typgodkännande eller enskilt godkännande och vars konstruktion eller utrustning har ändrats före den första registreringen behöver inte föras till enskilt godkännande som färdigbyggt fordon, om de ändringar som gjorts i fordonet är sådana att de inte har någon inverkan på giltigheten för det godkännande som har beviljats fordonet eller på de uppgifter om fordonet som införs i registret.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda ändringar som inte har någon inverkan på giltigheten för det godkännande som har beviljats fordonet eller på de uppgifter om fordonet som införs i registret.

80 §

Krav som gäller enskilt godkännande

Ett fordon som beviljas enskilt godkännande ska till sina miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper uppfylla de krav som gäller för EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av små serier.

Ett fordon som beviljas enskilt godkännande kan emellertid befrias från de krav som gäller för EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av små serier i enlighet med artikel 45.1 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, om det fastställs alternativa krav för fordonet.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de alternativa krav som avses i den förordning som nämns i 2 mom.

81 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid enskilt godkännande

Systems, komponenters, separata tekniska enheters, delars och utrustnings överensstämmelse med kraven kan vid enskilt godkännande påvisas

1) genom ett av den som ansöker om godkännande inlämnat intyg över EU-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget, eller

2) genom ett intyg över E-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga eller genom en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget.

Överensstämmelse med kraven kan dessutom påvisas

1) genom kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar som utförs av den som beviljar enskilt godkännande, om konstaterandet av överensstämmelse med kraven inte förutsätter andra verktyg än sådana som allmänt används av dem som beviljar enskilt godkännande eller annan yrkesskicklighet än den som krävs för beviljande av enskilt godkännande,

2) genom mätningar, kalkyler eller tester som utförs av den som tillverkar system, komponenter eller separata tekniska enheter och som baserar sig på förfaranden som används allmänt i de fall som avses i 1 punkten samt genom tillverkarens mätningar, kalkyler eller tester när dessa är allmänt godkända i EES-stater som sätt att påvisa överensstämmelse med kraven eller när den som beviljar enskilt godkännande kan förvissa sig om att systemen, komponenterna och de separata tekniska enheterna överensstämmer med kraven utifrån de dokument som tillverkaren lämnat,

3) genom någon annan än en i 1 mom. avsedd godkännandemärkning i allmänt internationellt bruk som fästs på system, komponenter eller separata tekniska enheter, när man av godkännandemärkningen kan sluta sig till att systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna motsvarar de tekniska krav som ställs på dem,

4) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig

a) i de fall som avses i 1–3 punkten, eller

b) när en utredning som avses i 5 punkten inte kan inhämtas till skäligena kostnader och lämnandet av utredningen inte anses förutsätta sådan kompetens som krävs av de tekniska tjänster som avses i 5 punkten,

5) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

a) i de fall som avses i 1–4 punkten, eller

b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de utredningar som avses i 2 mom. samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på de sätt som avses i 2 mom.

82 §

Intyg över enskilt godkännande

Beviljare av enskilt godkännande ska utfärda ett sådant intyg över enskilt godkännande som avses i artikel 45 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Ett intyg över enskilt godkännande är giltigt i tre månader. Intygets giltighet upphör dock om ett fordon som tas i bruk första gången inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Har fordonet inte registrerats inom tre månader från det att intyget utfärdades, kan intygets giltighet förlängas, om fordonet fortfarande uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet.

4 kap.

Registrering av fordon och förhandsanmälan

83 §

Anmälan av fordons registeruppgifter

Ägaren av ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller till dess släpvagn är skyldig att registeranmäla de uppgifter som behövs vid första registreringen av ett fordon och ändringar i registeruppgifterna samt uppgifter om att fordonet avstälts, påstälts och avregistrerats slutligt, om inte något annat föreskrivs i denna lag eller med stöd av den. Om fordonet har flera ägare får en av ägarna göra en registreringsanmälan.

Fordonets innehavare har rätt att göra en registreringsanmälan endast om påställning och avställning av ett fordon, om ändring av fordonets användningsändamål eller ändring av verksamhetsställe för den sammanslutning som är fordonets innehavare. Om fordonet har flera innehavare får en av innehavarna göra en sådan registreringsanmälan.

Om en minderårig anmäls som ägare till ett fordon och han eller hon inte innehar körkort som berättigar till framförande av fordonet, ska samtidigt även den innehavare som använder fordonet och som med tanke på sin ålder får framföra fordonet anmälas.

Trafikförsäkringsbolagen och Trafikförsäkringscentralen ska anmäla gällande nya trafikförsäkringar till Transport- och kommunikationsverket med undantag för förflyttnings- och gränsförsäkringar. Ett trafikförsäkringsbolag ska dessutom anmäla de i bolaget försäkrade registreringspliktiga fordon och provnummerintyg för vilka trafikförsäkringspremie inte har betalats.

Den som ansvarar för användningen av en bil är skyldig att göra en registreringsanmälan när en uppgift som gäller den som ansvarar för användningen av bilen ska registreras, ändras eller avregistreras.

Ett fordon anses ha påställts vid den första registreringen.

84 §

Bestämmelser om registreringsanmälan

Registreringsanmälan kan göras via den elektroniska tjänst som tillhandahålls av den som utför registreringar. Den som gör registreringsanmälan eller dennes ombud kan även lämna in registreringsanmälan personligen till en avtalsregistrerare.

Försäkringsbolaget gör dock via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form den registreringsanmälan som gäller ändring av trafikförsäkringsuppgifter.

Den som gör en registreringsanmälan ska identifieras när han eller hon personligen lämnar in en anmälan till en avtalsregistrerare. Den som gör anmälan i den elektroniska tjänst som tillhandahålls av den som utför registreringar ska identifieras med sådan stark autentisering som avses i 2 § 1 punkten i lagen om stark autentisering och betrodda elektroniska tjänster (617/2009).

Registreringsanmälan behöver inte göras när det är fråga om ändring av en fysisk persons namn, adress eller hemkommun eller när en person avlidit.

En registreringsanmälan om ändringsregistrering ska göras senast inom sju dagar efter den ändring som ska antecknas i registret.

Till registreringsanmälan ska fogas behövliga utredningar om att de förutsättningar som avses i 95, 108, 112, 114 och 115 § är uppfyllda.

En utredning om betalning av skatter och avgifter som hänför sig till fordonet behöver inte läggas fram särskilt i samband med den första registreringen, om fordonet har förhandsanmälts eller den som importerat fordonet är ett registrerat ombud enligt bilskattelagen (1482/1994).

Närmare bestämmelser om sätten att göra registreringsanmälan utfärdas genom förordning av statsrådet.

85 §

Registrering av fordon för bilinteckning

Transport- och kommunikationsverket ska för en bilinteckning i registret på ansökan anteckna följande fordon, som varken enligt 11 eller 89 § har antecknats i registret:

1) lastbilar, släpfordon som godkänts för koppling till lastbil, bussar, traktorer och motorredskap, om fordonets mått eller massa överskrider de värden som är tillåtna i vägtrafik,

2) motorredskap som är byggda eller utrustade för skördebärgning eller väghållning, motorredskap som är byggda eller utrustade för underhåll av skidbackar och skidspår, andra terrängfordon än snöskotrar och tunga snöskotrar som är byggda eller utrustade för underhåll av skidbackar och skidspår, svävare samt motorredskap och traktorer som är avsedda att styras av gående,

3) traktorer och motorredskap med en egenmassa av minst 10 000 kilogram som är byggda eller utrustade för skogsvård,

4) traktorer och motorredskap med kompakta däck eller larvfötter och en egenmassa av minst 10 000 kilogram.

Till en ansökan som lämnas till Transport- och kommunikationsverket ska fogas

- 1) ett besiktningsbevis över registreringsbesiktning som utförts högst tre månader tidigare och av vilket fordonskategorin framgår,
- 2) ett import- eller tillverkningsbevis för fordonet,
- 3) en utredning om äganderätten.

För ett fordon ges på begäran ett registreringstecken och ett intyg över anteckning i registret. Transport- och kommunikationsverket kan avregistrera ett fordon som antecknats för in-teckning, om en anmälan om avregistrering av fordonet inte har gjorts inom två år efter det att in-teckningen har dödats eller förfallit eller, om inte bilinteckning har fastställts för fordonet inom två år.

86 §

Anteckning av registreringen

Den som utför registreringar ska granska en anmälan som lämnats in och dess bilagor. Den som utför registreringar ska anteckna fordonet eller ändringar av uppgifterna om fordonet i re-gistret på basis av de uppgifter som den anmälningsskyldige lämnat, om villkoren för registre-ring uppfylls.

87 §

Användning av ett fordon innan ett registreringsbeslut har fattats

Det tillfälliga intyg över att en registreringsanmälan lämnats in som beviljats av den som utför registreringar berättigar, om det inte finns något annat hinder, till användning av fordonet tills ett beslut om första registrering eller ändringsregistrering har uppdaterats i registret. Det tillfäl-liga intyget är dock i kraft högst 30 dagar.

88 §

Anmälningar till EES-stater och till landskapet Åland

När ett fordon som har registrerats i en EES-stat genomgår första registrering ska Transport- och kommunikationsverket underrätta registerföraren i staten i fråga.

När ett fordon som har registrerats i landskapet Åland genomgår första registrering ska Trans-port- och kommunikationsverket underrätta registerföraren i landskapet Åland om detta samt om fordonets nya registreringstecken.

89 §

Undantag från registreringsskyldigheten

Registreringsskyldigheten enligt 11 § och anmälningsskyldigheten enligt 83 § gäller inte

- 1) andra terrängfordon än snöskotrar eller på snöskoterleder använda tunga snöskotrar,
- 2) motorredskap, byggda eller utrustade för produktion av skörd, skördebärgning eller väg-hållning, eller sådana traktorer eller motsvarande motorredskap som är avsedda att styras av gående,
- 3) släpvagnar som är avsedda att kopplas till fordon i kategori L eller till traktorer, motorred-skap eller terrängfordon,
- 4) släpanordningar med undantag för släpanordningar för koppling till bil,
- 5) slädar,
- 6) motoriserade cyklar i kategori L1e-A,

7) lätta elfordon.

90 §

Den som ansvarar för användningen av en bil

Om ingen fysisk person har registrerats som ägare eller innehavare av en bil, ska i registret antecknas den som ansvarar för användningen av bilen.

Den som ansvarar för användningen av en bil ska vara en i Finland bosatt myndig fysisk person som har körrätt åtminstone för kategori B. Den som ansvarar för användningen av bilen ska vara bilens huvudsakliga förare eller, om bilen inte har någon huvudsaklig förare, ha uppgifter om bilens förare.

91 §

Förhandsanmälan

Förhandsanmälan kan göras om typgodkända fordon vars tekniska uppgifter och godkännandeuppgifter har förts in i registret. Genom förhandsanmälan anmäls uppgifter om ett nytt färdigbyggt, etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon till Transport- och kommunikationsverket innan fordonet tas i bruk och registreras första gången.

92 §

Förhandsanmälare

Förhandsanmälan kan göras av fordonstillverkaren eller dennes representant. Om fordonet har förts in i landet av någon annan än tillverkaren eller dennes representant, får anmälan dock även göras av importören.

Förhandsanmälaren ska vara

- 1) en i Finland registrerad juridisk person,
- 2) ett registrerat ombud enligt 39 § i bilskattelagen, om sammanslutningen förhandsanmäler bilskattebelagda fordon, eller vara registrerad kreditkund hos Tullen, om sammanslutningen förhandsanmäler andra än bilskattebelagda fordon som den importerar från ett land utanför EES-området, och
- 3) solvent och sakkunnig.

Förhandsanmälaren ska dessutom ha tillgång till de tekniska uppgifter om ett fordons konstruktion och utrustning som är ett villkor för godkännande och till intyg över överensstämmelse för EU-typgodkända fordon eller intyg över typgodkännande för annat fordon. Fordonstillverkaren ska ge dessa till förhandsanmälaren på dennes begäran.

Förhandsanmälaren ska dessutom ha ingått ett avtal med Transport- och kommunikationsverket om lämnande av uppgifter via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form.

Den som avser att göra en förhandsanmälan ska innan det avtal som avses i 4 mom. ingås visa för Transport- och kommunikationsverket att den uppfyller villkoren i 2 mom. 1–3 punkten och 3 mom.

93 §

Förhandsanmälningsintyg

Förhandsanmälaren har rätt att på begäran få ett förhandsanmälningsintyg ur registret efter det att ett fordon har förhandsanmälts.

I del I av förhandsanmälningsintyget antecknas uppgifter om förhandsanmälaren samt fordonets tekniska uppgifter. Del II av förhandsanmälningsintyget används för att göra registreringsanmälan.

94 §

Fel i förhandsanmälan

Transport- och kommunikationsverket kan bestämma att ett fordon som förhandsanmälts av en förhandsanmälare ska genomgå registreringsbesiktning, om bestämmelserna om förhandsanmälan eller ett avtal enligt 92 § 4 mom. inte har följts eller om det i övrigt förekommit fel som är mer än obetydliga när fordonsuppgifterna lämnats in. Samtidigt kan Transport- och kommunikationsverket förbjuda användningen av felaktigt gjorda förhandsanmälningar.

Om det tidigare har bestämts att en förhandsanmälares fordon ska registreringsbesiktas eller om det i övrigt upprepade gånger förekommit fel i förhandsanmälningarna som påpekats för förhandsanmälaren, kan Transport- och kommunikationsverket förbjuda förhandsanmälaren att under viss tid göra förhandsanmälningar.

Förhandsanmälaren ska rätta till de fel som före första registreringen konstaterats i uppgifter om ett förhandsanmält fordon och underrätta registret om felen.

95 §

Första registrering av fordon

Förutsättningarna för första registrering är att

- 1) fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning, om inte fordonet med stöd av 133 § är befriat från registreringsbesiktning,
- 2) fordonet uppfyller de krav som gäller i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter,
- 3) inget skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen har utfärdats i fråga om fordonet,
- 4) behörig utredning läggs fram om betalning av skatter och avgifter som hänför sig till fordonet, om äganderätten till fordonet och om fordonsinnehavaren samt om att föreskriven trafikförsäkring tecknats, och
- 5) registeranmälan görs om vem som ansvarar för användningen av bilen, om ingen fysisk person anmäls som ägare eller innehavare av bilen.

96 §

Registreringsintyg

Transport- och kommunikationsverket utfärdar del I av registreringsintyget till fordonets ägare eller innehavare i samband med den periodiska besiktningen. Del I av registreringsintyget utfärdas i samband med registreringsanmälan endast till ägare eller innehavare av sådana fordon och släpvagnar till dem vars största tillåtna massa i vägtrafiken överstiger 3 500 kilogram.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar på begäran del II av registreringsintyget till fordonets ägare i samband med registreringsanmälan.

I del I av registreringsintyget ska antecknas uppgifter om fordonets ägare och innehavare samt fordonets tekniska uppgifter. Del II av registreringsintyget är avsedd för anmälan av förändringar i registeruppgifterna.

Den som utför registreringar kan på begäran ge en kopia av del I av registreringsintyget, som är i kraft i sex månader.

Om ett fordon används i internationell trafik ska del I av registreringsintyget medföras i fordonet under körning.

97 §

Uppgifter och mått som ska antecknas i registreringsintyget

Registreringsintyget ska uppfylla kraven enligt rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon. Kravet gäller dock inte det exportregistreringsintyg som avses i 109 § 4 mom.

98 §

Certifikat

Till förhandsanmälaren eller till den i registret antecknade fordonsägaren beviljar Transport- och kommunikationsverket på begäran ett certifikat.

99 §

Registreringsskyltar och registreringstecken

När fordon registreras första gången överlämnas registreringsskyltar med det registreringstecken som identifierar fordonet. Registreringsskyltar överlämnas vid behov också för fordon som påställs. Registreringstecknet och registreringsskyltarna ska vara tydligt urskiljbara.

Närmare bestämmelser om överlämnande av registreringsskyltar, registreringstecknets innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de blanketter som används vid registrering samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper.

100 §

Fastsättning av registreringsskyltar

Registreringsskyltarna för ett fordon får inte fästas på fordonet före fordonets första registrering.

Registreringsskyltarna ska fästas framtill och baktill på en bil, framtill eller baktill på en traktor och ett motorredskap, på vardera sidan av en snöskoter och tung snöskoter och baktill på övriga fordon på de ställen som reserverats för skyltarna. Registreringsskylten ska vid behov förses med ett underlag eller en ram så att den inte skadas då fordonet används. Registreringsskylten får inte vikas, delas eller täckas över till någon del.

Närmare bestämmelser om fastsättning av registreringsskyltar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

101 §

Användning av registreringsskyltar

För ett fordon får inte användas och på det inte fästas andra registreringsskyltar eller förflyttningsmärken än de som hör till fordonet och inte heller andra sådana skyltar eller bokstavs- eller sifferkombinationer som på ett vilseledande sätt påminner om en registreringsskylt, ett registreringstecken, ett förflyttningsmärke eller någon annan stats nationalitetsbeteckning.

På fordonet får emellertid i högst en månads tid användas någon annan tillfällig skylt som anger fordonets registreringstecken, om den som utför registreringar har gjort en anteckning om detta i registret i samband med beställningen av en ny registreringsskylt. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran förlänga tidsfristen.

Registreringsskyltarna ska kunna läsas utan svårighet i trafiken.

102 §

Förstörda eller förkomna registreringsskyltar

En ny registreringsskylt i stället för en förkommen eller förstörd registreringsskylt ska begäras av den som utför registreringar. Samtidigt ska det läggas fram en skriftlig redogörelse för hur registreringsskylten förkommit. En anteckning i registret i samband med beställningen av en ny registreringsskylt av den som utför registreringar ger med avvikelse från 101 § rätt att på fordonet i högst en månads tid använda någon annan tillfällig skylt som anger fordonets registreringsstecken. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov på begäran förlänga tidsfristen.

103 §

Tillverkning av registreringsskyltar och förflyttningsmärken

Transport- och kommunikationsverket ska ansvara för att registreringsskyltar och förflyttningsmärken tillverkas och tillställs dem som har rätt att lämna ut dessa för användning. Verket ska ansvara för att registreringsskyltar även tillställs dem som gör en förhandsanmälan.

104 §

Icke avhämtade registreringsintyg eller registreringsskyltar

I registret ska göras en anteckning om registreringsintyg, provnummerintyg och registreringskyltar som har lämnats till den som utför registreringar eller till den som innehar koncession för besiktning. Om den som innehar koncession inte har rätt att göra anteckningen, ska denne utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket om att registreringsintyget och skyltarna har lämnats in.

105 §

Nationalitetsbeteckning

Registreringsskyltar för bilar, fordon i kategori L3e, L4e, L5e och L7e, släpvagnar och exportregistrerade fordon ska uppta en nationalitetsbeteckning enligt definitionen i bilagan till rådets förordning (EG) nr 2411/98 om erkännande vad gäller trafik inom gemenskapen av nationalitetsmärke för den medlemsstat i vilken motorfordon och släpvagnar till motorfordon är registrerade. I Finland är beteckningen enligt artikel 2.1 i förordningen för den medlemsstat där fordonet är registrerat FIN.

Transport- och kommunikationsverket kan trots 1 mom. på begäran ge registreringsskyltar som saknar den nationalitetsbeteckning som avses i 1 mom. för bilar, fordon i kategori L3e, L4e, L5e och L7e samt släpvagnar. Sådana skyltar kan på begäran bytas till de skyltar som avses i 1 mom.

Om sådana registreringsskyltar som avses i 2 mom. används på en bil, ett fordon i kategori L3e, L4e, L5e eller L7e eller en släpvagn, ska fordonet i internationell trafik vara försett med

en sådan nationalitetsbeteckning som förutsätts i den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik (FördrS 11/1959) eller i den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik (FördrS 30/1986) och som upptar bokstäverna FIN i svart på vit ovalformad botten.

Närmare bestämmelser om tekniska detaljer i fråga om den nationalitetsbeteckning som avses i 3 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

106 §

Anmälan om överlåtelse

Fordonets tidigare ägare kan meddela den nya ägarens namn till den som utför registreringar för anteckning i registret, om den nya ägarens adress och fordonets överlåtelседatum samtidigt anmäls.

Fordonets tidigare innehavare kan meddela att innehavet upphör till den som utför registreringar för anteckning i registret, om dagen för upphörandet samtidigt anmäls.

Om fordonets tidigare ägare har överlåtit fordonet till en okänd, kan Transport- och kommunikationsverket på den tidigare ägarens anmälan, efter att ha fått en tillförlitlig utredning om överlåtelsen, i registret göra en anteckning om att fordonet överlåtit till en okänd. Överlåtelsen av fordonet anses ha skett den dag Transport- och kommunikationsverket fått den tidigare ägarens anmälan och en sådan utredning om överlåtelsen som Transport- och kommunikationsverket anser vara tillförlitlig.

107 §

Överföring av ett fordon till en ny ägare

När fordonet får en ny ägare ska den tidigare ägaren ge fordonets certifikat eller gällande registreringsintyg till den nya ägaren eller göra en anmälan om överlåtelse. Den tidigare ägaren ska ge fordonets registreringsskyltar till den nya ägaren.

108 §

Ändringsregistrering av fordon

En förutsättning för ändringsregistrering av ett fordon är att en utredning läggs fram om äganderätten till fordonet, fordonsinnehavaren och den som ansvarar för användningen av bilen och om att föreskriven trafikförsäkring tecknats.

Förändringar i ett fordons registeruppgifter registreras inte om fordonet avställts för export och för registrering utomlands.

109 §

Exportregistrering av fordon

Ett registreringspliktigt tidigare oregistrerat fordon som förs ut ur Finland för att användas i en annan stat får registreras interimistiskt (*exportregistrering*) för utförsel ur landet.

Också ett annat fordon än ett sådant som avses i 1 mom. får registreras interimistiskt för transporten från Finland till destinationslandet samt för att bli förevisat, för att delta i en tävling eller en varudemonstration utomlands eller av andra särskilda skäl.

Ett fordon ska godkännas enskilt eller godkännas vid en registreringsbesiktning före exportregistreringen. Ett fordon behöver dock inte godkännas enskilt eller visas upp för godkännande vid en registreringsbesiktning, om

- 1) förhandsanmälningsintyg överlämnas för exportregistrering.
 - 2) en rallybil eller enduomotorcykel enligt internationell klassificering exportregistreras för en tävling, och bilen eller motorcykeln är avsedd för tävlingar som införts i tävlingskalendern för det internationella bilsportförbundet eller motorcykelsportförbundet samt de underlydande riksomfattande centralorganisationerna för bil- eller motorcykelsport och den har ett intyg över klassificeringen utfärdat av en i Finland registrerad riksomfattande centralorganisation för bil- och motorcykelsport,
 - 3) det är fråga om ett i 2 mom. avsett fordon som redan tidigare registrerats i Finland.
- För ett exportregistrerat fordon ger Transport- och kommunikationsverket registreringsskyltar (*exportskyltar*) och ett intyg över registreringen (*exportregistreringsintyg*). På exportskyltar ska tillämpas vad som i 99–101 §, med undantag för 100 § 1 mom., och i bestämmelser som utfärdats med stöd av dem föreskrivs om registreringsskyltar. På exportregistreringsintyg tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om registreringsintyg. På exportregistreringsintyget antecknas dock inte de förändringar som skett i uppgifterna i intyget.

110 §

Ansökan om exportregistrering

Ansökan om exportregistrering av ett fordon görs hos Transport- och kommunikationsverket. Till ansökan ska fogas en utredning om äganderätten till fordonet och om att föreskriven trafikförsäkring tecknats samt uppgifter om fordonets överlåtelseort och utförselort.

111 §

Exportregistreringens giltighetstid

Exportregistreringen gäller ett år från utgången av registreringsmånaden. På begäran av sökanden kan det bestämmas att giltighetstiden ska vara kortare. En exportregistrering enligt 109 § 1 mom. gäller dock endast den tid som behövs för det ändamål som nämns i momentet. Exportregistreringens giltighetstid kan inte förlängas.

Ett exportregistrerat fordon får före exporten användas i Finland endast för förflyttning av fordonet från överlåtelseorten till utförselorten eller till färd i anknytning till att ägaren flyttar ut ur landet till ägarens hemort och därifrån vidare till utförselorten.

Ett exportregistrerat fordon får trots 2 mom. användas tillfälligt i Finland av skäl som ska betraktas som tvingande, för en sedvanlig semesterresa eller för en därmed jämförbar kort vistelse, dock inte under den månad som omedelbart följer på exporten till utlandet eller omedelbart föregår införseln till Finland. Ett villkor för användningen är att det i handlingarna finns en sådan anteckning om dagarna för inresan till och utresan från landet som Tullen gjort på begäran av fordonets ägare eller innehavare.

112 §

Avställning

Anmälan om att ett fordon avställs ska göras den dag då användningen av fordonet i trafik upphör. Fordonet antecknas i registret som avställt från den dag då anmälan gjordes. Av särskilda skäl kan dock en dag som infallit före den dag då anmälan gjordes antecknas som den dag då fordonet avställdes.

Ett avställt fordon är belagt med användningsförbud. Ett fordon som har avställts får dock användas i trafik och i övrigt fram till utgången av det dygn då avställningsperioden börjar.

En registreringsanmälan om avställning av ett fordon ska göras, om fordonet har registrerats utomlands eller i landskapet Åland eller av någon annan orsak inte längre används i trafik i Finland.

Transport- och kommunikationsverket ska avställa ett fordon, om en registreringsmyndighet i utlandet eller landskapet Åland meddelar verket att fordonet har registrerats utomlands eller i landskapet Åland.

113 §

Besiktning och användning av avställda fordon

Ett avställt fordon på vilket registreringsskyltarna är fästa får användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för och direkt från besiktningen till ett ställe där fordonet förvaras eller där det kan repareras.

114 §

Villkor för påställning av fordon

En allmän förutsättning för påställning av ett fordon är att en utredning läggs fram om betalning av skatter och avgifter som hänför sig till fordonet och om äganderätten till fordonet, fordonsinnehavaren och den som ansvarar för användningen av bilen, om att föreskriven trafikförsäkring tecknats samt vid behov om en registreringsbesiktning i enlighet med 133 §. Ett fordon anses ha påställts den dag då anmälan om det görs.

115 §

Skrotade eller på annat sätt förstörda fordon

Slutlig avregistrering av fordon antecknas i registret endast om ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen eller ett motsvarande intyg i någon annan EES-stat än Finland har utfärdats i fråga om fordonet eller om fordonet på något annat sätt bevisligen har förstörts.

Närmare bestämmelser om hur och när ett fordon ska anses som bevisligen förstört utfärdas genom förordning av statsrådet.

116 §

Provnummerintyg och provnummerskyltar

Transport- och kommunikationsverket kan bevilja ett affärsföretag, en inrättning eller någon annan sammanslutning som tillverkar, säljer, utrustar eller reparerar fordon eller som utövar transportverksamhet eller som bedriver forskning som gäller fordon ett provnummerintyg för högst ett år. Intyget ger begränsad rätt att tillfälligt på väg och på andra platser med provnummerskyltar använda ett fordon som inte registrerats första gången i Finland eller som avställts i Finland. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla provnummerintyget om fordonet med provnummerskyltar används i strid med denna lag eller vägtrafiklagen eller i strid med bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, bestämmelserna om fordonsbeskattning eller villkoren i provnummerintyget. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla samtliga provnummerintyg som en innehavare av ett intyg har, om innehavaren upprepade gånger handlat i strid med bestämmelserna, föreskrifterna eller villkoren eller om detta beteende är särskilt allvarligt.

En förutsättning för att ett provnummerintyg ska beviljas är att det finns en gällande trafikförsäkring för användningen av provnummerskyltar.

Provnummerintyget gäller ett år från dagen för utfärdandet av intyget. Provnummerintyget förnyas årligen för ett år framåt utan särskild ansökan, om inte innehavaren av intyget under intygets giltighetstid har anmält att intyget inte behövs eller om intyget inte har återkallats eller Transport- och kommunikationsverket av andra särskilda skäl inte förnyar provnummerintyget. En förutsättning för att intyget ska förnyas är att trafikförsäkringspremien är betald.

Den som fått ett provnummerintyg får använda fordonet med provnummerskyltar i trafik när det är fråga om följande verksamhet som hänför sig direkt till den verksamhet som bedrivs av innehavaren av intyget:

1) försök som hänför sig till forskning eller produktutveckling i fråga om fordonet eller dess anordningar,

2) kortvarig provkörning eller förevisning av fordonet i försäljningssyfte,

3) annan förflyttning som står i direkt samband med tillverkning, försäljning, utrustning, reparation eller besiktning av fordonet.

På provnummerskyltar tillämpas vad som i 99–101 §, med undantag för 100 § 1 mom., föreskrivs om registreringsskyltar. Om ett fordon som används med provnummerskyltar har avställt och registreringsskyltarna inte har återlämnats, ska registreringsskyltarna täckas över eller avlägsnas under den tid provnummerskyltarna används.

Provnummerskyltarna och provnummerintyget ska återlämnas till den som lämnat ut dem senast den andra vardagen efter det att tillståndets giltighetstid har löpt ut.

117 §

Förflyttningstillstånd

Transport- och kommunikationsverket och Tullen kan på ansökan bevilja förflyttningstillstånd för ett fordon som inte registrerats första gången i Finland eller som i Finland avställt eller belagts med användningsförbud eller körförbud för följande användningsändamål:

1) körning till besiktning eller en verkstad,

2) förflyttning av ett importerat fordon från införselorten till utförselorten eller någon annan ort i landet,

3) förevisning av ett fordon eller en produkt som har nära samband med fordonet,

4) tävling som finns i tävlingskalendern för en i Finland registrerad riksomfattande centralorganisation för bilspport,

5) användning av fordonet i trafik, om det för fordonet har gjorts en anmälan om ibruktagande som avses i 35 a § i bilskattelagen och om ett ärende som gäller bilbeskattningen av fordonet är under behandling vid Skatteförvaltningen,

6) användning av fordonet i trafik i en sådan situation som avses i 35 b § i bilskattelagen,

7) förflyttning av fordonet av annat särskilt skäl.

Förflyttningstillstånd kan även beviljas för ett fordon som används i trafik för körning till en verkstad, även om fordonet belagts med användningsförbud, och för körning till en verkstad och till besiktning, även om fordonet getts körförbud med stöd av 198 §.

En förutsättning för att förflyttningstillstånd ska beviljas är att det finns en gällande trafikförsäkring för fordonet och att fordonsskatten är betald. Förflyttningstillstånd beviljas för den tid användningsbehovet kräver, dock för högst sju dagar. Av skäl som beror på 1 mom. 5 eller 6 punkten eller av andra särskilt vägande skäl kan tillstånd dock beviljas för en längre tid än sju dagar. Fordon som avses bli registrerade i Finland får användas i högst tre månader utan att skatt betalas, förutsatt att en anmälan om ibruktagande för fordonet har lämnats in till Skatteförvaltningen innan fordonet börjar användas i Finland. Den av Skatteförvaltningen bestyrkta anmälan om ibruktagande ska finnas med i fordonet då det används. Förflyttningstillståndet gäller dock högst fram till förfallodagen för den skatt som fastställts för fordonet.

Ett fordon som används med stöd av förflyttningstillstånd får lastas för det användningsändamål som anges i 1 mom. 5 punkten. Fordonet får lastas även för de användningsändamål som avses i 1 mom. 1–3 och 6 punkten, om lasten är avsedd endast för tillståndsinnehavarens personliga bruk. Ett fordon som används med stöd av förflyttningstillstånd får dra en släpvagn för ett användningsändamål som anges i 1 mom. 5 punkten. Fordonet får dessutom dra en släpvagn om både dragfordonet och släpvagnen används för ett ändamål som anges i 1 mom. 1–3 eller 6 punkten. Om dragfordonet används med stöd av förflyttningstillstånd för ett användningsändamål som anges i 1 mom. 1–3 eller 6 punkten, ska också lasten på en registrerad släpvagn vara avsedd endast för tillståndshavarens personliga bruk.

118 §

Förflyttningsmärke

Transport- och kommunikationsverket och Tullen ska i samband med beviljande av förflyttningstillstånd ge förflyttningsmärken för begränsad användning av fordonet på vägar och på andra platser.

Förflyttningsmärkena ska fästas framtill och baktill på en bil, framtill eller baktill på en traktor och ett motorredskap, på vardera sidan av en snöskoter och tung snöskoter och baktill på övriga fordon på ett sådant sätt att registreringstecknet kan läsas utan svårighet. Ett förflyttningsmärke får inte fästas på ett sådant sätt att det skymmer sikten för föraren.

Om ett fordon som används med stöd av förflyttningstillstånd har avställt, ska registreringsskyltarna täckas över eller avlägsnas under den tid fordonet används. Förflyttningsmärkena ska avlägsnas från fordonet när förflyttningstillståndets giltighetstid har löpt ut.

Bestämmelser om tekniska detaljer i fråga om förflyttningsmärken utfärdas genom förordning av statsrådet.

119 §

Tillfällig användning av fordon i trafik

Ett provnummerintyg och förflyttningstillstånd ska medföras i fordonet under körning. Transport- och kommunikationsverket fastställer detaljinnehållet i provnummerintyg och förflyttningstillstånd samt förflyttningsmärkenas mått och andra tekniska egenskaper.

120 §

Tillfällig användning av pansarfordon i trafik

En sammanslutning som i Finland industriellt tillverkar pansarfordon med hjul kan av Transport- och kommunikationsverket på ansökan beviljas ett provnummerintyg vilket berättigar till att för syften enligt 116 § 4 mom. tillfälligt i trafik använda ett sådant pansarfordon som avses i bestämmelser som utfärdats med stöd av 203 § försett med provnummerskyltar. En förutsättning för användning av ett pansarfordon i trafik är att det är försett med hjul. På provnummerintyg och provnummerskyltar tillämpas bestämmelserna i 116 § 3 och 5 mom.

121 §

Förbud mot ny påställning av fordon som avregistrerats slutligt

Om slutlig avregistrering av ett fordon har antecknas i registret med stöd av 115 §, får fordonet inte påställas på nytt. Ett fordon får inte heller påställas på nytt, om den myndighet som beslutar

om bilskatten har ställt ett registreringsförbud som villkor för bilskatteförmån och förmånen har kommit den som saken gäller till godo.

122 §

Fordon i slutserier

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan av fordonstillverkaren eller tillverkarens representant bevilja undantag från de krav som gäller för motorredskap och terrängfordon, om inte något annat bestäms eller föreskrivs

1) för högst 6 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft eller, om undantagen upphör att gälla vid utgången av ett kalenderår, för 7 månader för färdigbyggda motorredskap och terrängfordon,

2) för högst 12 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft eller, om undantagen upphör att gälla vid utgången av ett kalenderår, för 13 månader för etappvis färdigbyggda motorredskap och terrängfordon.

Undantag som avses i 1 mom. kan beviljas för högst 30 procent av en och samma tillverkarens fordon i varje fordonskategori vilka tagits i bruk i Finland under det föregående kalenderåret eller de föregående 12 månaderna. Fordonsantalet avrundas uppåt till närmaste hela tal. Som alternativ kan undantag som avses i 1 mom. beviljas för högst 20 motorredskap och terrängfordon som en och samma tillverkare tillverkat i en och samma fordonskategori.

Det undantag för motorredskap och terrängfordon som avses i 1 och 2 mom. tillämpas endast på fordon som

1) fanns inom en EES-stats territorium när det tekniska krav som fordonet inte uppfyller började gälla, och

2) ännu inte hade registrerats eller tagits i bruk när nämnda krav som fordonet inte uppfyller började gälla.

Transport- och kommunikationsverket kan i enlighet med ramförordningen om bilar och släpfordon till dem bevilja undantag från de krav på konstruktion och utrustning som gäller för fordon i kategorierna M, N och O för högst 10 procent av en och samma tillverkarens fordon i kategori M₁ och för högst 30 procent av en och samma tillverkarens fordon i varje annan fordonskategori vilka tagits i bruk i Finland under det föregående kalenderåret eller de föregående 12 månaderna. Fordonsantalet avrundas uppåt till närmaste hela tal. Som alternativ kan undantag beviljas för högst 100 fordon som en och samma tillverkare tillverkat i en och samma fordonskategori när det gäller fordon i kategorierna M, N och O.

Transport- och kommunikationsverket gör i registret en anteckning om undantag som beviljats ett fordon.

123 §

Förbud att ändra registeruppgifter

Om Transport- och kommunikationsverket får kännedom om en uppenbar oklarhet i fråga om vem som äger ett fordon eller i fråga om fordonets identifieringsuppgifter, kan verket för viss tid förbjuda ändring av fordonets registeruppgifter och göra en anteckning om förbudet i registret.

124 §

Handlingar som innehåller felaktiga uppgifter

Avtalsregistrerare, innehavare av besiktningskoncession, polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om felaktiga uppgifter som de konstaterat i intyg över överensstämmelse, förhandsanmälningssintyg, registreringsintyg och andra handlingar i anslutning till registrering eller överlämnande av registreringsskyltar.

Fordonets ägare eller innehavare är skyldig att på uppmaning av Transport- och kommunikationsverket lämna tillbaka en handling som innehåller felaktiga uppgifter till Transport- och kommunikationsverket.

5 kap.

Användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland

125 §

Fordon som har registrerats i en EES-stat

Om ingen bilskatt ska betalas för fordonet, får en person som är stadigvarande bosatt i Finland här använda ett fordon registrerat i en EES-stat under 30 dagar efter det att fordonet införts till dess att fordonet registreras i Finland. Fordonets förare ska för en myndighet som övervakar trafiken påvisa tidpunkten för införseln genom Tullens anteckningar i anmälan om ibruktagande av fordonet eller något annat dokument. Om det däremot är fråga om en internationell transport som varar högst sju dagar i Finland, kan tidpunkten för fordonets införsel påvisas även på något annat sätt än genom Tullens anteckningar.

Om det är fråga om ett fordon för vilket bilskatt ska betalas, får en person som är stadigvarande bosatt i Finland här använda ett fordon registrerat i en EES-stat i tre månader. Fordonets förare ska då påvisa rätten till skattefri användning för en myndighet som övervakar trafiken genom en av Skatteförvaltningen bekräftad anmälan om ibruktagande av fordonet.

För att ett fordon ska få användas enligt 1 och 2 mom. krävs det att

1) fordonet är försett med registreringsstatens registreringsskyltar och nationalitetsbeteckning,

2) fordonets eller fordonskombinationens huvudsakliga dimensioner och massa inte överskrider de värden som är tillåtna i Finland,

3) en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet,

4) fordonets förare har med sig ett registreringsintyg för fordonet som utfärdats i registreringsstaten och ett intyg över sin rätt att inneha fordonet, om det inte är registrerat i en medföljande persons namn, och

5) en släpvagn som har tagits i bruk i en stat där släpvagnar inte registreras i stället för en registreringsskylt har försetts med en nummerbeteckning given av ägaren eller en myndighet eller har dragbilens registreringsskylt fäst bak på släpvagnen; i stället för registreringsintyg ska dragbilens förare emellertid ha ett intyg från ägaren eller en myndighet över de massor som tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare.

126 §

Fordon som har registrerats i stater som anslutit sig till Genève- och Wienkonventionerna

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik eller till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik, får tillfälligt i Finland använda ett för sitt eget behov infört fordon i kategori M₁, N₁, O₁, O₂ eller L eller en kategori som kan jämföras med dessa och

som är registrerat i den fördragsslutande staten. Denna tid gäller högst ett år räknat från inrese-dagen eller, om Skatteförvaltningen med stöd av 32 § i bilskattelagen har beviljat en längre tidsfrist för skattefri användning av ett fordon eller om Tullen med stöd av Europeiska unionens tullagstiftning har beviljat tullfrihet för fordonet för en bestämd tid, får fordonet användas till utgången av denna tid, om inte annat följer av 132 §.

En sammanslutning eller fysisk person vars hemort är i en stat som avses i 1 mom. får på motsvarande sätt i Finland använda ett fordon i kategori M₂, M₃, N, O₃ eller O₄ eller en kategori som kan jämföras med dessa, om fordonet införts för nämnda sammanslutnings eller fysiska persons behov och framförs av en person som är stadigvarande bosatt i en stat som avses i det nämnda momentet.

I samband med behandlingen av en anmälan som avses i 35 § 1 mom. 3 punkten i bilskattelagen kan Skatteförvaltningen och i andra fall Tullen på begäran ge tillstånd att anlita en i Finland stadigvarande bosatt person som förare för ett fordon som har registrerats i en konventionsstat enligt 1 mom. och har införts endast i försöks- eller undersökningssyfte. Tillståndet kan beviljas fordonstillverkaren eller tillverkarens representant, en sådan tillverkare av fordonsutrustning som bedriver utvecklingsarbete på uppdrag av fordonstillverkaren eller en sammanslutning som bedriver testning av fordon eller fordonsutrustning på uppdrag av fordonstillverkaren eller tillverkaren av fordonsutrustning. Tillståndet gäller högst ett år åt gången. En i Finland stadigvarande bosatt person får framföra varje enskilt fordon under högst sex månader. Skatteförvaltningen eller Tullen kan förena tillståndet med begränsningar i fråga om användningsområdet och även ställa upp andra villkor för att säkerställa att fordonet används för det ändamål som avses i detta moment. Tillståndshavaren ansvarar för att fordonet har en sådan konstruktion och är i ett sådant skick att det är trafiksäkert. På en kopia av tillståndet, som ska medföras i fordonet, antecknar Skatteförvaltningen eller Tullen fordonets identifieringsuppgifter och datum för införsel samt vid behov datum för utförsel. På kopian ska tillståndshavaren anteckna den person eller de personer som kör fordonet. Tillståndet ska återkallas, om de villkor eller begränsningar som anges i denna lag eller i tillståndet inte iakttas.

När ett fordon används i Finland i de situationer som avses i denna paragraf är en förutsättning för användningen det som föreskrivs i 125 § 3 mom.

127 §

Fordon i arbetsuppgifter

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland och vars arbetsplats är belägen i en annan stat än Finland får i Finland använda ett i 34 b § i bilskattelagen avsett fordon som registrerats utomlands på det sätt som avses i paragrafen utan att registrera fordonet här, om han eller hon enligt paragrafen har rätt att använda fordonet i trafik utan att betala skatt. En förutsättning för användningen är dessutom att det som föreskrivs i 125 § 3 mom. i denna lag iakttas. Den anmälan försedd med Skatteförvaltningens mottagningsbevis som avses i 34 b § i bilskattelagen ska medföras i fordonet under körning.

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland får i Finland temporärt använda ett i 34 c § i bilskattelagen avsett fordon som registrerats utomlands utan att registrera fordonet här, om Skatteförvaltningen beviljat personen ett sådant tillstånd till skattefri användning av fordonet som avses i 3 mom. i den nämnda paragrafen. En förutsättning för användningen är dessutom att det som föreskrivs i 125 § 3 mom. i denna lag iakttas. Tillståndet till skattefri användning ska medföras i fordonet under körning.

128 §

Fordon som har registrerats i andra stater

En person eller en sammanslutning vars hemort är i en annan stat än en stat som avses i 126 § kan av Transport- och kommunikationsverket på ansökan få tillstånd att tillfälligt i trafik i Finland använda ett fordon som registrerats i en här avsedd stat. För ett fordon med användningstillstånd ges tullskyltar.

Förutsättningar för att tillstånd ska ges är att

- 1) sökanden fört in fordonet i Finland för sitt tillfälliga behov,
- 2) sökanden visar upp ett intyg av polisen eller en finsk konsul i fordonsägarens hemstat eller av en konsul som företräder denna stat i Finland över att fordonet är registrerat i nämnda stat och godkänt för permanent användning i trafik,
- 3) fordonet är försett med registreringsstatens nationalitetsbeteckning,
- 4) fordonets eller fordonskombinationens huvudsakliga dimensioner och massa inte överskrider de värden som är tillåtna i Finland,
- 5) fordonets förare har ett intyg över sin rätt att inneha fordonet, om det inte är registrerat i en medföljande persons namn,
- 6) sökanden lägger fram utredning om att en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet och att tullbehandling har genomförts.

Ett tillstånd som avses i denna paragraf gäller under högst ett år eller, om Skatteförvaltningen eller Tullen i enlighet med 126 § har beviljat fordonet skatte- eller tullfrihet för en bestämd tid, till utgången av denna tid.

På tullskyltar tillämpas vad som i 99–101 §, med undantag för 100 § 1 mom., föreskrivs om registreringsskyltar. Tillståndet ska medföras när fordonet används i trafik.

129 §

Fordon som registrerats i landskapet Åland

Fordon som har registrerats i landskapet Åland får tillfälligt användas på annat håll i Finland utan att fordonet genomgått första registrering här.

130 §

Koppling av en utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn till en finländsk dragbil

En utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn får användas kopplad till en dragbil som har genomgått första registrering i Finland, om

- 1) en släpvagn i kategori O₃ eller O₄ har registrerats i en EES-stat,
- 2) en släpvagn i kategori O₃ eller O₄ används i transporter som direkt hänför sig till internationell expedition och släpvagnen överskrider gränsen till en tredje stat, eller
- 3) en annan släpvagn än en sådan som avses i 1 eller 2 punkten används för turist- eller förevisningsändamål.

Användningen förutsätter att

- 1) släpvagnen är försedd med registreringsstatens eller landskapet Ålands registreringsskylt och nationalitetsbeteckning, och
- 2) dragbilens förare har ett intyg över registrering av släpvagnen eller en kopia av det som bestyrkts högst sex månader tidigare.

Om en släpvagn har tagits i bruk i en stat där släpvagnar inte registreras, får under de förutsättningar som nämns i 1 och 2 mom. också denna släpvagn användas kopplad till en dragbil som genomgått första registrering i Finland. I stället för en registreringsskylt ska släpvagnen vara försedd med en nummerbeteckning given av dess ägare eller en myndighet, eller ska dragbilens registreringsskylt fästas bak på släpvagnen. Dragbilens förare ska i stället för registreringsskylt ha ett intyg som släpvagnens ägare eller en myndighet utfärdat över de massor som

tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare.

131 §

Oregistrerade fordon i kategori L och motorslädar

Ett oregistrerat fordon i kategori L eller en oregistrerad motorsläde, som en person som är stadigvarande bosatt utomlands för sitt tillfälliga behov har fört med sig till Finland får av personen i fråga användas i landet i högst ett års tid eller, om Skatteförvaltningen med stöd av bestämmelserna i 32 § i bilskattelagen har beviljat en längre tidsfrist för skattefri användning av fordonet eller om Tullen med stöd av Europeiska unionens tullagstiftning har beviljat tullfrihet för fordonet för en bestämd tid, till utgången av denna tid.

För att ett fordon ska få användas enligt 1 mom. krävs det att

- 1) en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet,
- 2) fordonet är försett med sitt hemlands nationalitetsbeteckning, och
- 3) fordonet inte omfattas av registreringsplikt i den stat där det normalt används.

132 §

Första registrering av ett fordon som för eget bruk har förts in till Finland vid inflyttning från utlandet

Ett utomlands registrerat fordon som har förts in till Finland för eget bruk i samband med inflyttning från utlandet ska av ägaren eller den som fört in fordonet anmälas för första registrering inom 30 dagar

1) efter införslin, om fordonets ägare vid ankomsten till Finland har för avsikt att bosätta sig varaktigt här, eller

2) efter det att fordonets ägare efter ankomsten till Finland anses ha bosatt sig varaktigt här.

Om fordonet används i Finland i trafik före den första registreringen, ska det uppfylla villkoren enligt 125 § 3 mom. eller 128 § 2 mom.

6 kap.

Besiktning av fordon

133 §

Registreringsbesiktningsskyldighet

Innan ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplats till detta eller till dess släpvagn registreras första gången ska det ha godkänts vid en registreringsbesiktning.

Om godkännandet av fordonet är i kraft vid tidpunkten för den första registreringen och fordonets konstruktion eller system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning inte har ändrats till de delar som granskats vid godkännandet behöver för registreringsbesiktning dock inte visas upp

1) ett i enlighet med 91 § förhandsanmält fordon som har typgodkänts som färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt fordon,

2) ett fordon som har beviljats enskilt godkännande i Finland och som första gången ska tas i bruk.

Ett fordon som avses i 2 mom. ska dock visas upp för registreringsbesiktning, om fordonet efter typgodkännandet har utrustats för att användas som skolfordon eller för något annat särskilt ändamål.

134 §

Registreringsbesiktning av avställt eller avregistrerat fordon

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplats till detta eller till dess släpvagn ska ha godkänts vid en registreringsbesiktning efter senaste avregistrering eller senaste avställning innan det påställs, om fordonet

- 1) har varit registrerat i Finland men har avregistrerats före den 2 november 2007,
- 2) har avställts för export utomlands eller till landskapet Åland och för registrering där, eller
- 3) på grund av skada har avställts på anmälan av en sammanslutning som sköter trafik- eller bilförsäkringsärenden.

Fordonets skick ska kontrolleras vid en sådan registreringsbesiktning som avses i 1 mom. 3 punkten. Om besiktningsstället inte kan försäkra sig om fordonets skick, ska den som visar upp fordonet för besiktning lägga fram en tillförlitlig utredning över skicket.

Närmare bestämmelser om de kontrollområden som tillämpas i fråga om fordon som avses i 1 mom. 3 punkten utfärdas genom förordning av statsrådet.

135 §

Anmälning av fordon till registreringsbesiktning

I fråga om ett fordon som införts begagnat från en EES-stat ska till besiktningsförrättaren överlämnas ett utländskt registreringsintyg eller ett intyg över tidigare registrering som utfärdats av en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden eller uppgifter från ett system som förvaltas av en sådan myndighet. Om det utländska registreringsintyget som består av två delar saknar del II kan registreringsbesiktningen av fordonet godkännas om uppgift fås från den tidigare registreringsstatens myndighet om att det inte finns något hinder för registrering av fordonet i Finland. I fråga om ett fordon som införts begagnat från en annan stat än en EES-stat ska det visas upp ett utländskt registreringsintyg eller ett intyg över tidigare registrering som utfärdats av en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden. I fråga om ett fordon som införts begagnat från landskapet Åland ska det visas upp ett registreringsintyg som getts av landskapet Åland. Om det i ursprungslandet inte har förutsatts registrering av ett fordon som införts begagnat, ska en lämplig utredning om det första ibruktagandet av fordonet läggas fram.

Med avvikelse från 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket på särskilda grunder godkänna också en annan pålitlig utredning om rätten att registrera fordonet.

I fråga om ett fordon som inte har typgodkänts eller beviljats enskilt godkännande och som inte tidigare antecknats i något register i Finland eller någon annanstans eller som tidigare registrerats i utlandet eller i landskapet Åland och som till sin konstruktion och utrustning ändrats, ska det vid besiktningen utöver andra utredningar visas upp ett av fordonstillverkaren eller dennes representant utfärdat intyg över fordonets tekniskt största tillåtna totalmassa, tekniskt största tillåtna släpmassa och tekniskt största tillåtna axel- och boggimassa samt övriga utredningar som besiktningsstället vid behov kräver. Ett intyg gällande massorna behöver dock inte visas upp i fråga om ett fordon som tagits i bruk före 1970.

136 §

Innehållet i registreringsbesiktning

Vid registreringsbesiktning ska fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen kontrolleras. Dessutom ska det kontrolleras om fordonet stämmer överens med gällande bestämmelser och föreskrifter.

Begagnade fordons skick ska kontrolleras i samband med registreringsbesiktning. Fordonets skick behöver dock inte kontrolleras, om inte den som visar upp fordonet för besiktning begär det, förutsatt att

1) fordonet inte behöver genomgå periodisk besiktning i Finland till följd av tidpunkten för ibruktagandet av fordonet eller av någon annan orsak, eller

2) fordonet har genomgått periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland och

a) besiktningen fortfarande är giltig med beaktande av de tidsfrister som gäller för besiktningens periodicitet i Finland,

b) innehållet i besiktningen motsvarar kraven på periodisk besiktning i Europeiska unionens rättsakter; i samband med registreringsbesiktning ska dock kontrolleras alla objekt som inte har kontrollerats vid periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland men som krävs i bestämmelserna och föreskrifterna om periodisk besiktning i Finland, och

c) ett intyg över den periodiska besiktningen visas upp antingen i original eller som kopia.

I fråga om ett begagnat fordon, som i samband med registreringsbesiktningen ska genomgå granskning av fordonets skick, granskas skicket på de objekt som det har bestämts att ska granskas vid den periodiska besiktningen. Fordonets största tekniskt tillåtna och vid användning tillåtna massa, axel- och boggimassa samt släpmassor ska bestämmas. Fordonets egenmassa ska fastställas genom vägning, om det godkännande som tidigare har beviljats fordonet inte har gällt ett färdigbyggt fordon eller om andra skäl till vägning finns.

Vid registreringsbesiktning av ett nytt EU- eller EG-typgodkänt fordon som det har utfärdats ett intyg över överensstämmelse för kontrolleras fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som ska antecknas i registret. Överensstämmelse kontrolleras endast om fordonet efter EU- eller EG-typgodkännandet har ändrats så att giltigheten för ett beviljat typgodkännande har upphört.

Ett icke färdigbyggt fordon som ska exportregistreras och som ska få sin utrustning utomlands eller som överensstämmer med utländska bestämmelser kan godkännas vid registreringsbesiktningen, om fordonets brister inte avsevärt försämrar trafiksäkerheten under transporten.

137 §

Registrering av uppgifter om registreringsbesiktning

I fråga om registreringsbesiktning ska besiktningsstället i registret anteckna fordonets identifieringsuppgifter, fordonets tekniska uppgifter och uppgifter om registreringsbesiktning samt vid behov beskattnings- och utsökningsuppgifter om fordonet. I registret ska dessutom antecknas särskilda anvisningar för besiktningen samt uppgifter som tjänar besiktningen och tillsynen över denna.

Närmare bestämmelser om införande i registret av de uppgifter som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

138 §

Registreringsbesiktningsintyg

Till den som visat upp fordonet för registreringsbesiktning ska det ges ett intyg över besiktningen. Över godkänd eller underkänd registreringsbesiktning utfärdar besiktningsförrättaren

del I av registreringsbesiktningsintyget med fordonets tekniska data och del II av registreringsbesiktningsintyget som ska användas som registreringsanmälningshandling, och dessa ges till den som visat upp fordonet för besiktning.

Intyget över registreringsbesiktningen av ett fordon som ska tas i bruk första gången är giltigt i tre månader. Giltigheten upphör dock före det om typgodkännandet eller det enskilda godkännandet av fordonet upphör att gälla eller om fordonet inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktage.

139 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning

Vid registreringsbesiktning ska det visas upp ett intyg över överensstämmelse eller någon annan utredning om att fordonets konstruktion och utrustning uppfyller kraven på överensstämmelse.

Som bevis på överensstämmelse med kraven betraktas ett giltigt, för fordonet beviljat

- 1) EU-typgodkännande,
- 2) EG-typgodkännande,
- 3) enskilt EU-fordonsgodkännande,
- 4) enskilt godkännande som beviljats i Finland,
- 5) nationellt typgodkännande av små serier som beviljats eller erkänts i Finland,
- 6) nationellt typgodkännande som beviljats eller erkänts i Finland.

När överensstämmelse med kraven påvisas vid registreringsbesiktning ska hänsyn tas till det intyg över enskilt godkännande som fordonet beviljats i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland eller något annat intyg som beviljats av en myndighet och av vilket framgår vilka kontroller som fordonet genomgått.

Överensstämmelse med kraven kan vid registreringsbesiktning dessutom påvisas

1) genom en i 3 § 1 mom. 3 punkten i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) avsedd besiktarens kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar, om konstaterandet av överensstämmelse med kraven inte förutsätter andra verktyg än sådana som allmänt används av en besiktare som utför registreringsbesiktningar och inte annan yrkesskicklighet än den som krävs för utförande av registreringsbesiktning,

2) genom fordonstillverkarens mätningar, kalkyler eller tester som baserar sig på förfaranden som används allmänt i de fall som avses i 1 punkten samt genom fordonstillverkarens mätningar, kalkyler eller tester när dessa är allmänt godkända i EES-stater som sätt att påvisa överensstämmelse med kraven eller när den som utför registreringsbesiktning kan förvissa sig om att fordonet uppfyller kraven på överensstämmelse utifrån de dokument som tillverkaren lämnat,

3) genom någon annan än i 81 § 1 mom. avsedd godkännandemärkning i allmänt internationellt bruk som fästs på fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten, när man av godkännandemärkningen kan sluta sig till att fordonet motsvarar de tekniska krav som ställs på det,

4) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig

a) i de fall som avses i 1–3 punkten, eller

b) när en utredning som avses i 5 punkten inte kan inhämtas till skäligen kostnader och lämnandet av utredningen inte förutsätter sådan kompetens som krävs av de tekniska tjänster som avses i 5 punkten,

5) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

a) i de fall som avses i 1–4 punkten, eller

b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de utredningar som används för påvisande av överensstämmelse med kraven samt om på vilket sätt överensstämmelse med kraven kan påvisas i varje enskilt fall.

140 §

Överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning av fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller utlandet

Vid registreringsbesiktning av tidigare registrerade fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller från utlandet anses följande visa att fordonet uppfyller kraven:

- 1) ett intyg över överensstämmelse,
- 2) för ett fordon som förts in från landskapet Åland eller från en EES-stat och som beviljats EU- eller EG-typgodkännande, fordonets typgodkännandenummer och registreringsintyg från det land där det tidigare registrerats, dock inte ett tillfälligt registreringsintyg; för ett EU- eller EG-typgodkänt fordon kan intyg över överensstämmelse förutsättas endast om fordonet inte kan identifieras på grundval av ett registreringsintyg som beviljats fordonet i en annan EES-stat och intyget inte motsvarar kraven i rådets direktiv 1999/37/EU om registreringsbevis för fordon,
- 3) för enstaka fordon som förts in från landskapet Åland eller från en EES-stat och som tidigare registrerats, registreringsintyget från det land där fordonet tidigare registrerats, dock inte ett tillfälligt registreringsintyg, samt annan utredning om överensstämmelse till den del överensstämmelsen inte framgår av registreringsintyget; påvisande av överensstämmelse genom separata tester, kontroller och intyg kan förutsättas endast till den del som överensstämmelsen inte framgår av fordonets tidigare registreringsintyg eller av de redogörelser för de kontroller och tester som gjorts som en förutsättning för tidigare registrering av fordonet och som har sänts till den som utför besiktningen.

Fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som ska antecknas i registret kontrolleras endast till den del de inte framgår av de intyg som avses i 1 mom.

Om fordonet har ändrats innan det registreras i Finland, tillämpas bestämmelserna i 1 mom. inte på ändringarna. På ändringarna tillämpas bestämmelserna om ändringsbesiktning i detta kapitel.

141 §

Alternativt förfarande vid registreringsbesiktning

Om besiktningsstället med hjälp av till buds stående uppgifter eller genom teknisk kontroll i fråga om en konstruktion eller utrustning inte kan förvissa sig om att fordonet uppfyller kraven på överensstämmelse, kan besiktningsstället kräva att den som visar upp fordonet för besiktning överlämnar en utredning enligt 139 § eller 142 § 1 mom. om uppfyllandet av kraven.

För ett fordon som beviljats enskilt godkännande i en annan EES-stat än Finland kan besiktningsstället av den godkännandemyndighet som beviljat det enskilda godkännandet genom Transport- och kommunikationsverket kräva sådana tilläggsuppgifter som gäller det intyg över enskilt godkännande som beviljats fordonet och som detaljerat redogör för vilka tekniska krav fordonet uppfyller.

142 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid registreringsbesiktning

Ett fordon godkänns första gången för trafik i Finland i samband med registreringsbesiktning i fråga om överensstämmelse med kraven, om fordonet uppfyller de tekniska krav som gällde

för det vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Ett fordon som registrerats i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland och som begagnat förts in i landet ska i fråga om överensstämmelse med kraven godkännas i samband med registreringsbesiktning också om det visas att fordonet uppfyller sådana tekniska krav som tillämpas i det tidigare registreringslandet och som motsvarar åtminstone de tekniska krav som tillämpas i Finland.

Om fordonets skick kontrolleras i samband med registreringsbesiktningen, ska 155 § tillämpas på godkännande och underkännande när det gäller kontrollen av fordonets skick.

Om fordonet inte godkänns vid registreringsbesiktningen ska det underkännas.

143 §

Ändringsbesiktningsskyldighet

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn ska innan det används i trafik godkännas vid ändringsbesiktning, om

1) fordonets konstruktion har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets säkerhet eller utsläpp,

2) fordonets konstruktion eller användningssyfte har ändrats och ändringen har väsentlig inverkan på de uppgifter som antecknas i registret,

3) fordonets konstruktion eller användningssyfte har ändrats så att ändringen påverkar den skatt som gäller fordonet eller inverkar väsentligt på de lagstadgade avgifter som gäller fordonet,

4) fordonet har ändrats så att dess kategori har ändrats,

5) minst 25 procent av delarna i ett fordon som tagits i bruk tidigast 1960 har bytts ut efter den första registreringen.

Ändringsbesiktningsskyldigheten gäller inte

1) ett fordon som med stöd av 89 § har befriats från registreringsskyldigheten och som inte har antecknats i registret,

2) ett fordon som vid registreringsbesiktningen har genomgått de kontroller som avses i 1 mom.,

3) en traktor som är försedd med en täckt förarhytt som utrustas med ett säte för transport av barn,

4) en traktor som utrustas till motorredskap eller ett så utrustat motorredskap som ändras tillbaka till traktor,

5) en traktor eller ett motorredskap som temporärt ändras till terrängfordon, och inte heller ett så ändrat fordon som ändras tillbaka till traktor eller motorredskap, om uppgift om möjligheten att ändra fordonet och villkoren för ändring har antecknats i registret; ett sådant fordon ska uppfylla kraven för den av de båda kategorierna det för tillfället hör till,

6) en temporär ändring av ett specialtransportfordons dimensioner på det sätt som den last som ska transporteras kräver, förutsatt att de tillåtna alternativa dimensionerna för fordonet har antecknats i registret,

7) ett fordon som temporärt ändras till specialtransportfordon genom att axelkonstruktionen ändras eller antalet axlar ökas; ett sådant fordon ska med alla sina alternativa konstruktioner uppfylla de krav som gäller det fordonet och uppgift om möjligheten att ändra fordonet och villkoren för ändring ska ha antecknats i registret så att man i första hand använder sig av uppgifter enligt de största tillåtna massorna,

8) byte av förbrukningsdelar när den procentuella andel som nämns i 1 mom. 5 punkten redan har överskridits.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda ändringar som förutsätter ändringsbesiktning samt om sådana smärre ändringar som inte förutsätter ändringsbesiktning.

144 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning

Systems, komponenters, separata tekniska enheters, delars och utrustnings överensstämmelse med kraven kan vid ändringsbesiktning påvisas

1) genom ett av den som ansöker om godkännande inlämnat intyg över EU-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget, eller

2) genom ett intyg över E-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga eller genom en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget,

3) genom besiktarens kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar, om konstaterandet av överensstämmelse med kraven inte förutsätter andra verktyg än sådana som allmänt används av en besiktare som utför ändringsbesiktningar och inte annan yrkesskicklighet än den som krävs för utförande av ändringsbesiktning,

4) genom mätningar, kalkyler eller tester som utförs av fordonstillverkaren eller den som utfört ändringar på fordonet och dessa mätningar, kalkyler eller tester baserar sig på förfaranden som används allmänt i de fall som avses i 3 punkten samt genom fordonstillverkarens mätningar, kalkyler eller tester när dessa är allmänt godkända i EES-stater som sätt att påvisa överensstämmelse med kraven eller när den som utför ändringsbesiktning kan förvissa sig om att fordonet uppfyller kraven på överensstämmelse utifrån de dokument som tillverkaren eller den som utfört ändringar lämnat,

5) genom någon annan än i 81 § 1 mom. avsedd godkännandemärkning i allmänt internationellt bruk som fästs på fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen när man av godkännandemärkningen kan sluta sig till att fordonet motsvarar de tekniska krav som ställs på det,

6) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig

a) i de fall som avses i 3–5 punkten, eller

b) när en utredning som avses i 7 punkten inte kan inhämtas till skäligen kostnader och lämnandet av utredningen inte anses förutsätta sådan kompetens som krävs av de tekniska tjänster som avses i 7 punkten,

7) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

a) i de fall som avses i 3–6 punkten, eller

b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de utredningar som avses i 1 mom. samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på de sätt som avses i 1 mom.

145 §

Bestämmelser som tillämpas på ändringsbesiktning

När det gäller ändringsbesiktning iakttas dessutom vad som i detta kapitel och i bestämmelser som utfärdats med stöd av det föreskrivs om registreringsbesiktning.

146 §

Kopplingsbesiktningsskyldighet

Ett fordon i kategori M eller N och ett fordon i kategori O som ska kopplas till fordonet eller till dess släpvagn ska föras till kopplingsbesiktning innan kombinationen tas i bruk, om det är fråga om en fordonskombination som godkänns för specialtransporter eller om fordonens mekaniska kopplingsanordningar, kopplingen av de elkablar som styr bromsarnas funktion eller dimensioneringen eller placeringen av släpbromskopplingarna avviker från kraven i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem eller i de standarder som avses i den eller från de kopplingar, dimensioner och placeringar som allmänt används i fordon i kategorierna M, N och O och som motsvarar nämnda krav.

Vad som i 1 mom. föreskrivs om koppling av dragfordon och släpfordon gäller också fordonskombinationer där antingen dragfordonet eller släpfordonet har registrerats i Finland och det andra fordonet utomlands eller i landskapet Åland.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om sådana kopplingar, dimensioner och placeringar som allmänt används i fordon i kategorierna M, N och O och som motsvarar kraven i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem och i de standarder som avses i den.

147 §

Innehållet i kopplingsbesiktning

Vid kopplingsbesiktning kontrolleras det att bilen och släpvagnen eller släpvagnarna lämpligen kan kopplas till varandra. Vid kopplingsbesiktning av släpanordning behöver dock inte dragfordonet visas upp. Dessutom ska vid kopplingsbesiktning

- 1) kopplingsanordningarnas rätta dimensionering och ändamålsenlighet kontrolleras,
- 2) kontrolleras huruvida kombinationen motsvarar de krav som gäller för den,
- 3) den största tillåtna massan för kombinationen och dess fördelning mellan fordonen bestämmas.

Besiktningssället ska i registret i uppgifterna om släpvagnen anteckna uppgifterna om kopplingsbesiktningen och identifieringsuppgifterna om fordon som godkänts för koppling. Vid kopplingsbesiktning av en släpanordning behöver dock inte identifieringsuppgifterna om dragfordonet antecknas i registret.

148 §

Skyldighet att genomgå periodisk besiktning

Fordon i kategorierna M, N, O₂, O₃, O₄, L6e och L7e samt sådana fordon i kategori T1b, T2b och T3b som används i tillståndspliktig godstrafik ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets trafikduglighet. Skyldigheten att genomgå periodisk besiktning gäller också tidigare fordonskategorier som motsvarar de nämnda fordonskategorierna.

Skyldigheten att genomgå periodisk besiktning gäller dock inte släpanordningar.

149 §

Intervaller mellan periodiska besiktningar

Fordon som omfattas av skyldigheten att genomgå periodisk besiktning ska föras till periodisk besiktning som följer:

- 1) bussar och lastbilar (kategori M₂, M₃, N₂ eller N₃), släpvagnar i kategori O₃ eller O₄ samt ambulanser första gången senast ett år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning,

2) sådana personbilar (kategori M₁), paketbilar (kategori N₁), lätta fyrhjulingar (kategori L6e) och tunga fyrhjulingar (kategori L7e) som används för taxitrafik senast ett år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning; om det har förflutit mer än ett år mellan den dag fordonet togs i bruk och inledandet av taxitrafik, ska fordonet dock godkännas vid periodisk besiktning innan taxitrafiken inleds,

3) traktorer i kategori T1b, T2b eller T3b som används i tillståndspliktig godstrafik första gången senast fyra år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast två år efter senaste besiktning,

4) andra än i 2 punkten avsedda personbilar och andra fordon i kategori M₁ än ambulanser, paketbilar (kategori N₁) och tunga fyrhjulingar (kategori L7e) första gången senast fyra år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter senast två år efter senaste besiktning; när mer än tio år förflutit sedan den dag då fordonet togs i bruk, dock senast ett år efter senaste besiktning,

5) andra än i 2 punkten avsedda lätta fyrhjulingar (kategori L6e) första gången senast tre år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter senast två år efter senaste besiktning; när mer än fem år förflutit sedan den dag då fordonet togs i bruk, dock senast ett år efter senaste besiktning,

6) släpvagnar i kategori O₂ första gången senast före utgången av det kalenderår då två år har förflutit sedan den dag då fordonet togs i bruk och därefter med två års mellanrum före kalenderårets utgång,

7) andra museifordon än sådana som används i tillståndspliktig trafik, med avvikelse från vad som föreskrivs ovan senast när fyra år förflutit efter senaste besiktning.

Ett sådant i 1, 4 och 5 punkten avsett motordrivet fordon som används i annan trafik än tillståndspliktig trafik ska dock genomgå periodisk besiktning senast två år efter senaste besiktning, om senaste besiktning har utförts efter det att 40 år har förflutit från utgången av det år då fordonet togs i bruk.

En registreringsbesiktning, som innefattat granskning av skicket på de kontrollområden som ska granskas vid den periodiska besiktningen eller vid vilken det har konstaterats att en motsvarande granskning har utförts i en EES-stat, berättigar till att använda fordonet i trafik före den i 1 mom. föreskrivna sista besiktningssdag som följer på granskningen av fordonets skick.

150 §

Tidpunkt för periodisk besiktning

Ett fordon får föras till periodisk besiktning vid en valfri tidpunkt. Fordonet ska dock föras till periodisk besiktning senast den sista besiktningssdag som anges i 149 § 1 mom.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 149 § 1 mom. 1–5 och 7 punkten och 2 mom. ändras inte den sista besiktningssdagen för följande periodiska besiktning, om fordonet har godkänts vid en periodisk besiktning högst 30 dagar före den sista besiktningssdag som anges i ovan nämnda bestämmelser.

Om ett påställt fordon tillfälligt har varit utomlands under den tidsperiod på 30 dagar som avses i 2 mom. och om ett intyg eller annan tillförlitlig utredning om att fordonet varit utomlands medförs under körning, kan fordonet emellertid föras till periodisk besiktning inom en månad från det att fordonet infördes till Finland.

Om den dag fordonet tagits i bruk inte antecknats i registreringsintyget, ska fordonet besiktas före utgången av den månad som anges av registreringstecknets sista siffra enligt följande tabell:

Nummer	Kalendermånad
1	januari
2	februari
3	mars

4	april
5	juni
6	augusti
7	september
8	oktober
9	november
0	december

151 §

Förbud att använda fordon som inte genomgått periodisk besiktning

Ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplats till det eller dess släpvagn får inte användas i trafik (*användningsförbud*), om fordonet inte inom utsatt tid har godkänts vid periodisk besiktning.

Ett fordon får dock användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för, om inte något annat följer av 156 § 5 mom. eller 159 §.

152 §

Innehållet i den periodiska besiktningen

Vid periodisk besiktning av ett fordon kontrolleras det att

1) fordonets skick överensstämmer med de bestämmelser och föreskrifter som gäller för fordonet,

2) fordonet är tryggt att använda i trafik,

3) fordonet inte orsakar onödiga miljöolägenheter,

4) de uppgifter om fordonet som ska antecknas i registret är korrekta.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om

1) de kontrollområden och kontrollmetoder som avses i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, nedan *besiktningsdirektivet*, och i de normer som hör till överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (FördrS 35/2001), nedan *Wienöverenskommelsen om besiktning*,

2) de i 1 mom. avsedda kontrollområden som kompletterar besiktningsdirektivet och Wienöverenskommelsen om besiktning,

3) kontrollmetoder som kompletterar besiktningsdirektivet och Wienöverenskommelsen om besiktning.

153 §

Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning

Om ett fordon har belagts med användningsförbud av den orsaken att betalningen av skatter eller avgifter för fordonet har försummats, eller att försäkringsplikten enligt trafikförsäkringslagen (460/2016) har försummats, eller om betalningen av trafikförsäkringspremien försummat för ett fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikt, får periodisk besiktning eller efterkontroll av fordonet inte slutföras. Trots försummad betalning av trafikförsäkringspremie får periodisk besiktning dock slutföras, om det skett ett byte av försäkringstagare eller om en domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldsanering för den som inte betalat premien.

Besiktningsförrättaren är vid utförande av periodisk besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om försummelse av försäkringspremier för det fordon som besiktas. Försäkringspremierna ska oberoende av anteckningen anses vara betalda, om fordonets ägare eller innehavare visar upp ett verifikat eller lägger fram annan tillförlitlig utredning över betalning av premierna.

Särskilda bestämmelser gäller för verkningarna på användningsförbud till följd av saneringsförfarande eller skuldsanering för den som försummat att betala skatter och för användningsförbud till följd av försummad betalning av skatter och avgifter för ett fordon.

154 §

Kategorisering av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning

Fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning ska delas in i följande kategorier:

1) mindre fel och brister, som inte har någon betydande inverkan på fordonets säkerhet eller påverkar miljön,

2) allvarliga fel och brister, som kan äventyra fordonets säkerhet eller påverka miljön eller som kan orsaka fara för andra vägtrafikanter,

3) farliga fel och brister, som utgör en direkt och omedelbar risk för säkerheten eller påverkar miljön.

Om flera mindre eller allvarliga fel eller brister upptäcks hos ett fordon, kan de med avseende på den samverkan de får kategoriseras som allvarliga eller farliga.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om kategorisering av fel och brister samt om kategorisering av flera mindre eller allvarliga fel och brister som allvarliga eller farliga.

155 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning

Ett fordon ska godkännas vid periodisk besiktning, om det inte vid besiktningen har upptäckts sådana allvarliga fel eller brister eller farliga fel eller brister som avses i 154 § eller sådana fel eller brister som förutsätter ändringsbesiktning. Om fordonet inte godkänns vid den periodiska besiktningen, ska det underkännas.

156 §

Avbrytande av periodisk besiktning

En periodisk besiktning ska avbrytas, om fordonet inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt.

En periodisk besiktning ska avbrytas, om det framgår att fordonet ska föras till ändringsbesiktning. Fordonet ska då föras till ändringsbesiktning inom en månad från det att den periodiska besiktningen avbröts.

Den periodiska besiktningen ska avbrytas, om fordonets tekniska uppgifter är felaktiga. Utan att besiktningen avbryts får vid den periodiska besiktningen dock ett mindre fel i fordonets registeruppgifter rättas till samt sådana uppgifter som inte förutsätter ändringsbesiktning korrigeras.

Den periodiska besiktningen ska avbrytas, om förbindelsen till registret inte är tillgänglig eller om besiktningen inte kan slutföras på grund av vädret eller motsvarande omständigheter eller av andra orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning och det inte finns tillräckliga grunder för att underkänna besiktningen eller belägga fordonet med körförbud.

Om besiktningen av ett fordon måste avbrytas av i 1 eller 4 mom. avsedda orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning, får fordonet med avvikelse från 151 § 1 mom. användas i trafik högst två veckor efter utgången av den i 149 och 150 § föreskrivna besiktningstiden.

En avbruten periodisk besiktning eller efterkontroll får slutföras senast inom en månad från det att den periodiska besiktningen avbröts.

157 §

Meddelande av körförbud vid periodisk besiktning

Om farliga fel eller brister upptäcks hos fordonet, ska fordonet inte endast underkännas vid besiktningen utan också beläggas med körförbud.

Ett fordon som belagts med körförbud får inte användas i trafik förrän de fel och brister som upptäckts vid besiktningen har avhjälpits och fordonet har godkänts vid besiktning. Ett fordon som belagts med körförbud på grund av betydande olägenhet för miljön får dock användas i trafik när det fel eller den brist som orsakat körförbudet har avhjälpits och körförbudet har upphävts vid besiktning.

Körförbud som meddelats vid en periodisk besiktning anges med ett klistermärke som den som besiktat fordonet fäster på ett synligt ställe på fordonet. Klistermärket får inte tas bort eller täckas innan fordonet har godkänts vid en periodisk besiktning eller innan ett körförbud som enligt 2 mom. har meddelats på grund av betydande olägenhet för miljön har upphävts vid en besiktning.

158 §

Avhjälpande av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning

Om ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning inte har belagts med körförbud, ska de fel och brister som ligger till grund för underkännandet avhjälpas så snart som möjligt.

Mindre fel och brister som konstaterats vid periodisk besiktning ska dock avhjälpas inom skälig tid.

Fordonet får inte användas i trafik, om de fel och brister som ligger till grund för att fordonet har underkänts vid den periodiska besiktningen inte har avhjälpits och fordonet inte har godkänts vid besiktning inom den besiktningstid som anges i 149 eller 150 §.

159 §

Rätten att använda ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning

Om ett fordon som förs till besiktning under den besiktningstid som anges i 149 eller 150 § underkänns vid den periodiska besiktningen utan att det beläggs med körförbud, får fordonet användas i trafik i högst två månader från det att det underkändes. De fel och brister i fordonet som ligger till grund för underkännandet ska dock avhjälpas så snart som möjligt. Om fordonet under den ovannämnda perioden inte godkänns vid en efterkontroll eller en periodisk besiktning, får fordonet användas i trafik endast när det reparerade fordonet förs till besiktning vid en tid som särskilt reserverats för det.

Trots vad som föreskrivs i 158 § 3 mom. får besiktningsstället i fråga om ett fordon som belagts med körförbud vid den periodiska besiktningen eller ett fordon som underkänts vid besiktningen efter den besiktningstid som avses i 149 eller 150 § utfärda ett intyg som berättigar till att föra fordonet till närmaste ställe där det kan repareras på ett ändamålsenligt sätt och att

därefter föra det till ny besiktning. I intyget ska det nämnas vart och hur fordonet får föras, samt för hur lång tid intyget är i kraft.

Om ett i 112 § avsett avställt fordon beläggs med körförbud vid besiktningen, tillämpas bestämmelserna i 2 mom. på begränsad användning av fordonet i trafik.

160 §

Besiktningssintyg

Besiktaren ska utfärda ett intyg över den periodiska besiktningen av vilket framgår resultatet av besiktningen, tidpunkten för följande periodiska besiktning samt uppgift om en eventuell skyldighet enligt 158 § att avhjälpa fel och brister så snart som möjligt eller inom en skälig tid. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om intygets innehåll.

Ett giltigt intyg över periodisk besiktning av ett fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland eller bevis som avses i artikel 10 i besiktningdirektivet gäller i Finland.

161 §

Anmälan av uppgifter om periodisk besiktning till och anteckning av uppgifterna i registret

I fråga om periodisk besiktning av ett fordon ska besiktningssället i registret föra in uppgifter om godkännande och underkännande, meddelande av körförbud, förordnande om ändringsbesiktning och avbrytande av periodisk besiktning samt om vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen.

162 §

Efterkontroll

Ett fordon som har underkänts vid besiktning kan godkännas vid en efterkontroll. Efterkontrollen ska utföras på ett fordon som har underkänts vid besiktning inom en månad från besiktningen. Efterkontroll som utförs efter periodisk besiktning och kontrollbesiktning får utföras på vilket som helst i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet avsett besiktningssälle som enligt besiktningskoncessionen har rätt att besikta fordonet i fråga. Efterkontroll som utförs efter registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning ska utföras på det besiktningssälle där fordonet har underkänts vid besiktningen.

Vid efterkontrollen kontrolleras de kontrollområden i fordonet inom vilka fel eller brister konstaterades vid besiktningen eller vid föregående efterkontroll.

Om det vid efterkontrollen misstänks att det inom andra kontrollområden i fordonet än de som avses i 2 mom. finns sådana fel eller brister på grund av vilka fordonet borde beläggas med körförbud med stöd av 157 §, ska även ett sådant kontrollområde kontrolleras vid efterkontrollen.

163 §

Besiktning av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland

Ett fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller i någon annan EES-stat än Finland ska vara besiktat i enlighet med besiktningdirektivet, om fordonet används i trafik i Finland.

Ett fordon som registrerats eller tagits i bruk i en stat som inte är en EES-stat och som tillträtt den europeiska överenskommelse som utgör tillägg till den i Wien den 8 november 1968 för undertecknande öppnade konventionen om vägtrafik (FördrS 32/1986) och Wienöverenskommelsen om besiktning ska vara besiktat i enlighet med den överenskommelsen, om fordonet används i trafik i Finland.

164 §

Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar

På registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning tillämpas 153, 156–158 och 162 §. Registreringsbesiktning får dock utföras trots vad som föreskrivs i 153 §. På klassificeringen av fel och brister som upptäckts vid ändrings- och kopplingsbesiktning samt på godkännande och underkännande av fordon vid ändrings- och kopplingsbesiktning tillämpas vad som i 154 och 155 § föreskrivs om klassificering, godkännande och underkännande vid periodisk besiktning.

7 kap.

Tekniska vägkontroller

165 §

Innehållet i tekniska vägkontroller

Vid tekniska vägkontroller kontrolleras i den omfattning som fordonskontrollanten anser det vara ändamålsenligt, i fråga om fordon som använts på väg eller på andra platser, fordonets skick till den del det påverkar trafiksäkerheten och miljön, samt de uppgifter om fordonet som antecknats i registret.

En teknisk vägkontroll av fordon kan omfatta en

- 1) okulär kontroll av fordonets skick när fordonet står stilla,
- 2) kontroll av handlingar som utvisar fordonets tekniska skick och utförda besiktningar samt överensstämmelse med övriga bestämmelser,
- 3) kontroll av fordonets tekniska skick.

På kontroller som avses i 2 mom. 3 punkten tillämpas artikel 10.3 i och bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, nedan kallat *vägkontrolldirektivet*. Om föraren lägger fram ett intyg över den senast utförda periodiska besiktningen och en rapport över en teknisk vägkontroll, ska fordonskontrollanten beakta dessa. Fordonskontrollanten kan dessutom beakta andra intyg över fordonets skick som föraren lägger fram. Om ett sådant intyg eller en sådan rapport visar att något kontrollområde har kontrollerats under de tre senaste månaderna, ska kontrollområdet i fråga inte kontrolleras på nytt utan grundad anledning.

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman på det sätt som avses i 198 § 2 mom. har bestämt en tid inom vilken en brist som har upptäckts hos fordonet ska vara avhjälpt, ska bristen och tiden inom vilken den ska vara avhjälpt antecknas i besiktning- eller registreringsintyget eller i registret.

166 §

Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter

Fordonsförare är skyldiga att tillåta att tekniska vägkontroller utförs.

För utförande av tekniska vägkontroller

1) är varje fordonsförare skyldig att för en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt för den som utför besiktningar och deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen på begäran visa upp intyg över att fordonet är registrerat, besiktningssintyg eller någon annan handling som påvisar överensstämmelse med kraven, om föraren är skyldig att ha med sig intyget eller handlingen i fråga,

2) har en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt den som utför besiktningar och deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen rätt att ta sig in i fordonet och kontrollera det samt vid behov framföra det; fordonskontrollen får dock inte utsträckas till sådana utrymmen i fordonet som används för boende, om det inte är nödvändigt för att utreda de omständigheter som kontrollen gäller.

Bestämmelser om en polismans, tullmans och gränsbevakningsmans rätt att stanna fordon och om förarens skyldighet att iaktta de påbud som dessa ger finns i 7 kap. i vägtrafiklagen.

167 §

Utförande av tekniska vägkontroller

Tekniska vägkontroller utförs utan förhandsanmälan på vägar som avses i vägtrafiklagen eller på andra platser där fordonet ska uppfylla kraven enligt denna lag eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Fordonskontrollanten kan dock informera om kontrollen på förhand om syftet med informationen är att effektivisera iakttagandet av bestämmelser som gäller fordon. Om en teknisk vägkontroll utförs i närheten av ett besiktningställe, kan det bestämmas att ett fordon ska kontrolleras på besiktningstället.

Tekniska vägkontroller ska utföras objektivt och så att de inte medför fara eller väsentlig olägenhet för den övriga trafiken eller oskäligen förseningar eller annan oskäligen olägenhet för den som kontrolleras.

168 §

Rapport över teknisk vägkontroll

Fordonets förare får en rapport över den tekniska vägkontrollen, om Europeiska unionens lagstiftning eller internationella fördrag som är bindande för Finland kräver det.

Av den rapport över teknisk vägkontroll som ges till föraren av ett nyttofordon ska det framgå åtminstone de omständigheter som avses i bilaga IV till vägkontrolldirektivet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den blankett som används för rapporten.

169 §

Fordonskontrollanter

Tekniska vägkontroller utförs av polisen. Även Tullen och Gränsbevakningsväsendet utför tekniska vägkontroller inom sitt verksamhetsområde.

För de tekniska vägkontrollerna ordnar Transport- och kommunikationsverket sakkunniga inom fordonsteknik till hjälp för fordonskontrollanten genom att med besiktningställena avtala om att personer berättigade att utföra besiktningar deltar i kontrollerna i den omfattning som fordonskontrollanten och Transport- och kommunikationsverket avtalar.

Den sakkunniga ska ha ett av besiktningsstället utfärdat intyg över rätten att delta som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen. Intyget ska på begäran visas upp för föraren av det fordon som kontrolleras.

Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att delta i tekniska vägkontroller finns i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet.

170 §

Vid teknisk vägkontroll utomlands konstaterade brister hos fordon som registrerats i Finland

Om en utländsk behörig myndighet anmäler allvarliga fel eller brister hos ett fordon som registrerats eller tagits i bruk i Finland och som upptäckts i fordonet vid en teknisk vägkontroll utomlands, kan polisen bestämma att fordonet ska genomgå en i 200 § avsedd kontrollbesiktning i Finland vid äventyr att fordonet inte får användas i trafik om det inte förts till kontrollbesiktning inom den tid som polisen bestämt. Ett sådant fordon som meddelats användningsförbud får dock användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för.

Polisen har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Transport- och kommunikationsverket få de uppgifter som avses i 1 mom. och som verket har fått av en utländsk myndighet, om uppgifterna är nödvändiga för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i lag eller i Europeiska unionens lagstiftning.

171 §

Utbyte av information och övrigt samarbete i anknytning till tekniska vägkontroller

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska utan dröjsmål informera Transport- och kommunikationsverket om allvarliga fel och brister hos nyttofordon som har registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller i någon annan EES-stat än Finland.

Transport- och kommunikationsverket, polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och de besiktningsställen som utför kontroller ska sinsemellan komma överens om statistikföringen av tekniska vägkontroller och om lämnandet av andra uppgifter om tekniska vägkontroller än de som avses i 1 mom. till Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska meddela den behöriga myndigheten i staten i fråga eller i landskapet Åland de uppgifter som avses i artikel 18.1 i vägkontrolldirektivet. Transport- och kommunikationsverket kan samtidigt begära att den behöriga myndigheten i staten i fråga eller i landskapet Åland vidtar de åtgärder som avses i artikel 18.2 i det direktivet.

Transport- och kommunikationsverket ska lämna de uppgifter som avses i artikel 20 i vägkontrolldirektivet till Europeiska kommissionen.

Trots sekretessbestämmelserna har polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet rätt att lämna Transport- och kommunikationsverket sådana i denna paragraf avsedda uppgifter som de fått vid tekniska vägkontroller, och Transport- och kommunikationsverket har rätt att lämna den behöriga myndigheten i staten i fråga och Europeiska kommissionen de uppgifterna och övriga i denna paragraf avsedda uppgifter. En förutsättning för utlämnandet av uppgifter är att uppgifterna är nödvändiga för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i lag eller i Europeiska unionens lagstiftning.

172 §

Uppgifter som ska ingå i riskvärderingssystemet

Transport- och kommunikationsverket ska inkludera de uppgifter som avses i artikel 6 i vägkontrolldirektivet i det riskvärderingssystem som införts med stöd av artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG. I riskvärderingssystemet ska Transport- och kommunikationsverket dessutom inkludera de uppgifter som erhållits med stöd av artikel 18.1 i vägkontrolldirektivet.

173 §

Kontaktpunkt för fordonsbesiktning och tekniska vägkontroller

Transport- och kommunikationsverket är den kontaktpunkt som avses i besiktningsdirektivet och i artikel 17 i vägkontrolldirektivet.

8 kap.

Marknadskontroll

174 §

Marknadskontrollmyndighet

I Finland är Transport- och kommunikationsverket den marknadskontrollmyndighet som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Transport- och kommunikationsverket är också marknadskontrollmyndighet för fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag. I fråga om CE-märkning är Transport- och kommunikationsverket behörig myndighet endast om det i denna lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den förutsätts påvisande av överensstämmelse genom CE-märkning i fråga om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning.

Tullen är tillsynsmyndighet i fråga om övervakning av import från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet till Finland.

Transport- och kommunikationsverket är den marknadskontrollmyndighet som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 när det gäller fordon samt system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning i dessa som omfattas av den förordningen.

175 §

Bestämmelser som ska iakttas vid marknadskontrollen

I fråga om marknadskontrollen av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning ska lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) iakttas, med undantag för 26 och 27 § i den lagen, om inte något annat föreskrivs nedan.

176 §

Förbud mot registrering av fordon

Utöver vad som föreskrivs i 18 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter har marknadskontrollmyndigheten rätt att förbjuda registrering av fordon, om det är fråga om en situation som avses i 1 mom. i den paragrafen. Marknadskontrollmyndigheten kan dessutom meddela ett sådant föreläggande som avses i 2 mom. i den paragrafen.

177 §

Korrigerande åtgärder

Bestämmelser om en ekonomisk aktörs skyldighet att vidta korrigerande åtgärder i fråga om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som utgör en allvarlig risk eller brister i överensstämmelse finns i artikel 52 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artiklarna 46 och 48 i ramförordningen om fordon i kategori L och artiklarna 41 och 43 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

Om den ekonomiska aktören försummar den skyldighet som avses i 1 mom., kan Transport- och kommunikationsverket förelägga den försumlige vite enligt viteslagen.

178 §

Skyldighet att reparera fordon och återkallelse

Om ett fordon som har godkänts för användning i trafik i Finland men som inte är ett fordon som omfattas av tillämpningsområdet för ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem visar på mer betydande avvikelser från kraven eller medför allvarlig risk, ska den ekonomiska aktören inleda en återkallelse. Den ekonomiska aktören ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om alla pågående återkallelser, de fordon som ska repareras och kännetecknen för utförd reparation så snart den ekonomiska aktören har inlett en återkallelse för ett sådant fordon. Den ekonomiska aktören ska se till att alla fordon som används i Finland och som omfattas av återkallelsen repareras inom skälig tid. Den ekonomiska aktören ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om när återkallelsen har slutförts och alla fordon har reparerats.

Om den ekonomiska aktören inte kan reparera alla fordon som omfattas av den reparations-skyldighet och det förfarande för återkallelse som avses i 1 mom., ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem inom skälig tid, ska den ekonomiska aktören meddela Transport- och kommunikationsverket identifieringsnumren på de oreparerade fordonen. Transport- och kommunikationsverket kan förhindra att ett sådant fordon används i trafik och att det godkänns vid besiktning genom att i registret göra en anteckning om ogjord återkallelse, om avställning eller om körförbud eller på något annat sätt. En förutsättning för att förhindra att fordonet används i trafik och att det godkänns vid besiktning är att fordonets ägare eller innehavare har getts en uppmaning att föra fordonet för reparation inom en viss tid vid äventyr att användningen av fordonet och dess godkännande vid besiktning förhindras.

Om den ekonomiska aktören försummar sin underrättelseskyldighet i fråga om en återkallelse enligt 1 eller 2 mom., ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, kan Transport- och kommunikationsverket förelägga den försumlige vite enligt viteslagen.

9 kap.

Installation och reparation av system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning

179 §

Tillsynsmyndighet vid installationer och reparationer

Transport- och kommunikationsverket är tillsynsmyndighet vid installation och reparation av system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning enligt 180 §.

180 §

Installations- och reparationstillstånd

Av tillsynsmyndigheten ska utverkas tillstånd att installera och reparera följande system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning:

- 1) taxametrar,
- 2) mekaniska, digitala och smarta färdskrivare,
- 3) hastighetsbegränsare som ska installeras i fordon.

Dessutom ska tillstånd för reparation av tryckluftsbrömsystem för fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄ utverkas av tillsynsmyndigheten. På reparationstillstånd tillämpas vad som i detta kapitel föreskrivs om installations- och reparationstillstånd.

I tillståndet ska anges omfattningen av de installations- och reparationsarbeten som tillståndet berättigar till.

Tillstånd krävs inte för sådana mindre installations- och reparationsarbeten i fråga om system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning enligt 1 mom. som inte påverkar precisionen och säkerheten när det gäller systemens, komponenternas, de separata tekniska enheternas, delarnas och utrustningens funktion. Tillstånd krävs inte heller för sådana mindre reparationer av de brömsystem som avses i 2 mom. som inte påverkar precisionen eller säkerheten när det gäller deras funktion.

Närmare bestämmelser om installations- och reparationsarbeten som får utföras utan tillstånd och om de reparationer som tillståndet berättigar till utfärdas genom förordning av statsrådet.

181 §

Villkor för beviljande av installations- och reparationstillstånd

Installations- och reparationstillstånd för system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning ska beviljas sökande som

- 1) har införts i företags- och organisationsdatasystemet,
- 2) förfogar över arbetslokaler som behövs för installations- och reparationsverksamheten,
- 3) har tillgång till tillräckligt yrkeskunnig personal för installations- och reparationsverksamheten,
- 4) förfogar över sådan utrustning som krävs för verksamheten,
- 5) har tillgång till aktuella installations-, service-, reparations- och justeringsanvisningar som motsvarar verksamhetens omfattning.

Reparationsarbetena kan kategoriseras utifrån hur krävande de är, och olika krav kan ställas på de olika kategorierna. Installatörerna och reparatörerna ska bokföra de installationer och reparationer de utfört.

Tillstånd att installera och reparera taxametrar får inte beviljas sökande för vars verksamhet en taxibilist eller en taxibilistorganisation svarar via ägandeförhållande eller på annat sätt.

Tillstånd att installera och reparera digitala och smarta färdskrivare får inte beviljas, om sökanden utför transporter som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets

förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

Närmare bestämmelser om de arbetslokaler, den utrustning, den yrkeskunskap och de anvisningar som avses i 1 mom. samt om hur uppgifter om utförda installations- och reparationsarbeten ska bokföras får utfärdas genom förordning av statsrådet.

182 §

Bromssystemensarbeten till vilka tillståndet berättigar

För reparation av de tryckluftsbroms- och elbromssystem för fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄ som avses i 180 § 2 mom. beviljas

1) A-tillstånd som ger tillståndshavaren rätt att utföra alla slag av reparations-, service-, justerings- och ändringsingrepp i bromssystem och dess regleranordningar samt att bromsanpassa fordonskombinationer,

2) B-tillstånd som ger tillståndshavaren rätt att utföra reparations-, service- och justeringsingrepp i bromssystem, dock inte att utföra anpassnings- och ändringsarbeten i bromssystem eller service och reparation i anslutning till regleranordningar i låsningsfria bromssystem eller elbromssystem; innehavare av B-tillstånd har dock rätt att byta en bromskraftregulator som känner lasten och justera den i enlighet med de riktvärden som fordonets tillverkare har gett.

B-tillstånd berättigar tillståndshavare som bedriver tillståndspliktig persontrafik och som har beviljats reparationstillstånd för bromssystem före den 1 september 1992 och som i sitt bruk har anordningar som lämpar sig för testning av låsningsfria bromssystem att byta komponenter i låsningsfria bromssystem som hör till den egna fordonsparken.

183 §

Arbeten på färdskrivare till vilka tillståndet berättigar

För installation och reparation av sådana färdskrivare som avses i 180 § 1 mom. 2 punkten beviljas

1) A-tillstånd som ger tillståndshavaren rätt att installera och kontrollera färdskrivare och dess inkoppling samt att utföra plombering i enlighet med föreskrifterna, liksom även att utföra justering och reparation av i tillståndet särskilt nämnda färdskrivarmärken samt plombering av höljena till dessa färdskrivare,

2) B-tillstånd som ger tillståndshavaren rätt att utföra i 1 punkten nämnda uppgifter, dock inte tillstånd att reparera eller justera färdskrivare eller i anslutning till denna åtgärd plombera hölje; B-tillståndet gäller alla färdskrivare av godkänd modell; B-tillståndet berättigar dock till att i enlighet med tillverkarens anvisningar ändra kilometertalen i den färdskrivare som ska installeras samt endast i anslutning till denna åtgärd plombera höljet,

3) Da-tillstånd som ger innehavaren av tillståndet rätt att reparera de digitala färdskrivare vilkas märke och modell nämns i tillståndet; oavsett märket och modellen på den digitala färdskrivaren har tillståndshavaren rätt att utföra installation, kontroll och översyn av anordningen och att plombera anordningen på det sätt som bestämmelserna kräver samt att kopiera data som har lagrats i den digitala färdskrivaren eller att utfärda intyg över att kopiering inte är möjlig,

4) Db-tillstånd som ger tillståndshavaren rätt att utföra installation, kontroll och översyn av digitala färdskrivare och att plombera den digitala färdskrivaren samt att kopiera data som har lagrats i den digitala färdskrivaren eller att utfärda intyg över att kopiering inte är möjlig.

184 §

Arbeten på hastighetsbegränsare till vilka tillståndet berättigar

Om installation, reparation eller justering av hastighetsbegränsare förutsätter att färdskrivarens plombering bryts, får innehavaren av ett tillstånd innefattande rätt till installation, reparation och justering av hastighetsbegränsare utföra ny plombering av färdskrivaren, om tillståndshavaren har plomberingsrätt.

185 §

Begränsningar i fråga om installations- och reparationsarbeten

Innehavare av installations- och reparationstillstånd får inte utföra installations-, kalibrerings- eller reparationsarbeten som gäller taxametrar, färdskrivare eller hastighetsbegränsare i sådana fordon som de äger eller innehar.

Förbudet enligt 1 mom. gäller inte sådana fordon som ägs av företag som bedriver fordons-handel eller fordonsimportörer och som utrustas för försäljning eller för en enskild kund. Förbudet gäller inte heller dem som bedriver buss- eller lastbilstrafik när de installerar mekaniska färdskrivare och plomberar dem i fordon som de innehar.

186 §

Tillsyn över installations- och reparationsarbeten

För utförande av kontroll har tillsynsmyndigheten och sakkunniga som befullmäktigats av tillsynsmyndigheten rätt att få tillträde till de platser där de som installerar eller reparerar system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning enligt 180 § utför installationerna och reparationerna. Kontroll och inspektion får dock inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid tillsynen tillämpas 39 § i förvaltningslagen.

Den av tillsynsmyndigheten befullmäktigade sakkunniga ska ha en för uppgiften lämplig yrkeshögskoleexamen i teknik eller examen på minst teknikernivå samt erfarenhet av det område som övervakas.

Den som utför kontrollen ska utan dröjsmål och trots sekretessbestämmelserna underrätta tillsynsmyndigheten om utförda kontroller och de brister och försummelser som upptäckts. En förutsättning är att utlämnandet av uppgifter är nödvändigt för att tillsynsmyndigheten ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter eller skyldigheter.

Tillsynsmyndigheten och av tillsynsmyndigheten befullmäktigade sakkunniga har rätt att trots sekretessbestämmelserna av innehavaren av installations- och reparationstillstånd få de uppgifter som är nödvändiga för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten har rätt att få handräckning av polisen för utförande av den tillsyn som avses i denna paragraf.

187 §

Åtgärder med anledning av observerade brister i verksamheten

Tillsynsmyndigheten ska ge en innehavare av installations- och reparationstillstånd en varning, om innehavaren av installations- och reparationstillstånd inte längre uppfyller villkoren för tillståndet. Om grunden för meddelande av varning är sådan att den kan rättas till, ska tillsynsmyndigheten innan en varning meddelas ge innehavaren av installations- och reparations-tillstånd möjlighet att inom en skälig tid avhjälpa bristen eller försummelsen.

Tillsynsmyndigheten kan meddela innehavaren av installations- och reparationstillstånd en varning, om det finns grundad anledning att misstänka att installations- eller reparationsarbeten inte har utförts på behörigt sätt.

Tillsynsmyndigheten kan återkalla ett installations- och reparationstillstånd, om innehavaren av installations- och reparationstillstånd trots en varning inte längre uppfyller villkoren för tillståndet eller inte utför installations- och reparationsarbeten på behörigt sätt. Ett återkallande av installations- och reparationstillstånd meddelas för viss tid som avvägs enligt hur allvarliga bristerna, förseelserna eller försummelserna i verksamheten är.

Tillsynsmyndigheten kan återkalla installations- och reparationstillståndet helt och hållet, om den brist som gäller villkoren för tillstånd inte har avhjälpits inom en tidsfrist enligt 3 mom. eller om bristen, förseelsen eller försummelsen i verksamheten är allvarlig eller väsentlig och en lindrigare påföljd inte kan anses vara tillräcklig.

188 §

Temporära åtgärder på grund av brister i installations- och reparationsverksamheten

Om det är uppenbart att det i verksamheten hos en innehavare av installations- och reparationstillstånd förekommer sådana allvarliga eller väsentliga brister, förseelser eller försummelser som kan leda till att tillståndet återkallas helt och hållet, får tillsynsmyndigheten temporärt förbjuda bedrivandet av installations- och reparationsverksamhet. Ett temporärt förbud gäller tills ärendet om återkallande av installations- och reparationstillstånd har avgjorts slutligt med stöd av 187 §. Ärendet ska avgöras utan obefogat dröjsmål.

10 kap.

Påföljder

189 §

Påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer

En ekonomisk aktör kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om aktören uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) lämnar falska uppgifter under de godkännandeförfaranden som avses i 43 eller 78 §, artikel 22, 41, 42, 44 eller 45 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 25 eller 42 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 20 eller 37 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem,

2) lämnar falska uppgifter i samband med det förfarande för återkallelse som avses i 178 §, artikel 52 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 52 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 47 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem,

3) bryter mot skyldigheten enligt artikel 13, 16 eller 18 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 9, 12 eller 14 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 8, 11 eller 13 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem att säkerställa att de fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden överensstämmer med nämnda förordningar och är försedda med det typgodkännandemärke som krävs,

4) försummar den skyldighet att ge tillgång till information om reparation och underhåll som föreskrivs i artikel 61 eller 62 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 57 eller 58 i ramförordningen om fordon i kategori L och artikel 53 eller 54 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem,

5) bryter mot det förbud att använda anordningar som begränsar funktionen av utsläpps begränsande system eller det förbud att ändra utsläpps begränsande system i strid med bestämmelserna om överensstämmelse med kraven som föreskrivs i

a) artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon,

b) artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG,

c) artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 134/2014 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller krav på miljöprestanda och framdrivningsenheters prestanda och om ändring av bilaga V till förordningen,

d) artikel 3 i eller bilaga I till kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/985 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 vad gäller krav på miljöprestanda och framdrivningsenheters prestanda för jordbruks- och skogsbruksfordon och motorer till sådana fordon samt om upphävande av kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/96, eller

e) artikel 8, 11, 13, 15 eller 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, om ändring av förordningarna (EU) nr 1024/2012 och (EU) nr 167/2013 samt om ändring och upphävande av direktiv 97/68/EG,

6) ändrar ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning så att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen inte längre uppfyller kraven för deras angivna användningsändamål eller de krav som följer av rimligen förutsebara användningsförhållanden,

7) bryter mot det förbud mot tillverkning, import, saluföring, försäljning eller annan överlåtelse som föreskrivs i 6 § 1 eller 2 mom.,

8) underlåter att fullgöra den skyldighet som föreskrivs i artikel 55 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 50 i ramförordningen om fordon i kategori L och artikel 45 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem att skaffa tillstånd för att på marknaden släppa ut delar eller utrustning som kan utgöra en allvarlig risk för nödvändiga systems korrekta funktion,

9) försummar sin anmälningsskyldighet enligt 66 § 2 mom. i fråga om bristande överensstämmelse hos en typ,

10) försummar sin anmälningsskyldighet enligt artikel 33 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 34 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 29 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem i fråga om ändringar i informationsmaterialet,

11) försummar sin anmälningsskyldighet enligt 67 § 4 mom. i fråga om ändringar i ett avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven,

12) försummar den skyldighet som föreskrivs i artikel 14 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 10 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 9 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem att underrätta godkännandemyndigheten eller marknadskontrollmyndigheten om bristande överensstämmelse eller en allvarlig risk,

13) ger en utsedd teknisk tjänst, en godkänd sakkunnig eller en beviljare av enskilt godkännande information som till sin juridiska betydelse är inkorrekt vid kontroller, mätningar eller tester som utförs för förfarandet för godkännande av eller för ett förfarande för att från marknaden dra bort fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning, eller vid tester eller bedömningar som utförs för tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven,

14) bryter mot ett förbud mot registrering som meddelats med stöd av 176 § eller mot ett förbud mot registrering, försäljning eller ibruktagande som meddelats med stöd av artikel 52

eller 55 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 46, 48 eller 50 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 41, 43 eller 45 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, eller

15) försummar den skyldighet att ge en beskrivning som föreskrivs i 206 §.

190 §

Påföljdsavgift som påförs utsedda tekniska tjänster

En utsedd teknisk tjänst kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om den uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) lämnar falska uppgifter under de godkännandeförfaranden som avses i 43 eller 78 §, artikel 22, 41, 42, 44 eller 45 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 25 eller 42 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 20 eller 37 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem,

2) lämnar falska uppgifter i samband med det förfarande för återkallelse som avses i 178 §, artikel 52 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 52 i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 47 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem,

3) försummar informationsskyldigheten enligt artikel 81.1 a och b i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 71.1 a och b i ramförordningen om fordon i kategori L eller artikel 67.1 a och b i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, eller

4) försummar den skyldighet som föreskrivs för den i artikel 80.3 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, artikel 70.3 i ramförordningen om fordon i kategori L och artikel 66.3 i ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem.

191 §

Påföljdsavgift som påförs godkända sakkunniga

En godkänd sakkunnig kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om den uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) lämnar falska uppgifter under godkännandeförfaranden enligt 43 eller 78 § eller under besiktningsförfaranden enligt 6 kap., eller

2) försummar skyldigheten enligt 71 §.

192 §

Påföljdsavgift för installations- och reparationsarbeten

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utför installations- och reparationsarbeten enligt 180 § utan ett i den paragrafen avsett tillstånd eller i strid med den begränsning som föreskrivs i 185 § kan åläggas att betala en påföljdsavgift.

193 §

Påförande av påföljdsavgift och avgiftens storlek

Transport- och kommunikationsverket påför den påföljdsavgift som avses i 189–192 §. Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst

3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek ska hänsyn tas till förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förfarandet upprepats samt gärningsmannens ekonomiska ställning. Påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till det.

Påföljdsavgift får inte påföras den som misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol eller den som för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

Påföljdsavgift får inte påföras, om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks. Bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). En påföljdsavgift preskriberas fem år från det att det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades.

194 §

Fordonsförseelse

Den som i egenskap av ansvarig enligt 12 § uppsåtligen eller av oaktsamhet

- 1) underlåter att fullgöra den reparationsskyldighet som föreskrivs i 158 §,
- 2) bryter mot användningsförbud eller körförbud enligt 4, 151, 157, 158, 170 eller 198 § i fråga om fordon eller mot användningsförbud eller körförbud enligt 5 § i fråga om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning,
- 3) underlåter att fullgöra den besiktningsskyldighet som föreskrivs i 143 eller 146 §,
- 4) bryter mot kravet enligt 99–101 § om användning, fastsättning eller skötsel av registreringstecken eller registreringskyltar,
- 5) bryter mot kravet enligt 105 § om användning av nationalitetsbeteckning,
- 6) använder i 116 § avsedda provnummerintyg eller i den paragrafen avsedda provnummerkyltar i strid med den paragrafen,
- 7) använder ett i 117 § avsett förflyttningstillstånd i strid med den paragrafen,
- 8) använder i 118 § avsedda förflyttningmärken i strid med den paragrafen,
- 9) bryter mot skyldigheten enligt 119 § att medföra provnummerintyg eller förflyttningstillstånd i fordonet under körning,
- 10) bryter mot skyldigheten enligt 166 § 2 mom. 1 punkten att visa upp ett intyg eller en handling som avses i den punkten för en person som avses i den punkten,
- 11) vägrar att ge i 166 § 2 mom. 2 punkten avsedda personer tillträde till fordonet eller hindrar i den punkten avsedda personer att framföra fordonet för utförande av en kontroll enligt den paragrafen,
- 12) bryter mot förbudet enligt 30 § 5 mom. att på andra fordon använda den färgsättning och de emblem som polisfordon och Gränsbevakningsväsendets fordon använder,
- 13) bryter mot de förbud att manipulera system där förbrukningsbart reagens används eller att köra fordon utan förbrukningsbart reagens som föreskrivs i artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, eller
- 14) försummar den i 12 § 2 mom. avsedda skyldigheten att hålla ett fordon trafikdugligt eller att sörja för att ett fordon som överlämnas till en arbetstagare för framförande är trafikdugligt,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.

Vid en fordonsförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff samt i fråga om avgift för trafikförseelse, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordons-skattelagen (1281/2003) kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

195 §

Avgift för trafikförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 96 § 5 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon.

En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om motor-drivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 § 1 mom. eller 12 § 1 mom. En mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro för en förseelse som avses i detta moment.

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett obesiktat, registrerat eller avställt fordon i strid med 11 § eller 200 § 1 mom.

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången underlåtelse att enligt 83 § 1 och 2 mom. göra en anmälan av ett fordons sådana registeruppgifter som gäller något annat än användning av fordonet i trafik kan fordonets ägare eller innehavare påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av en avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen.

196 §

Hänvisningar till strafflagen

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 § i strafflagen (39/1889).

Bestämmelser om straff för ingivande av osant intyg till en myndighet finns i 16 kap. 8 § i strafflagen.

197 §

Åtgärdseftergift

Om en förseelse enligt 194 § med hänsyn till omständigheterna är ringa, behöver åtal för förseelsen inte väckas och straff inte dömas ut.

När en förseelse uppenbart är sådan som anges i 1 mom., kan en polisman, tullman eller gräns-bevakningsman utan att vidta andra åtgärder ge den som har gjort sig skyldig till förseelsen en anmärkning.

11 kap.

Särskilda bestämmelser

198 §

Föreläggande om körförbud

En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan förhindra att ett fordon används på väg eller på andra platser och meddela fordonet körförbud genom att avlägsna registreringsskyltarna, omhänderta förflyttningsmärkena, intyget över registrering, provnummerintyget, förflyttningsstillståndet eller med andra behövliga metoder, om

1) det vid en teknisk vägkontroll eller annars konstateras att fordonet till sin konstruktion eller utrustning eller till sitt skick inte uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den,

2) fordonet är belagt med användningsförbud,

3) fordonet har använts i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna om registrering eller om temporär eller tillfällig användning av ett oregistrerat fordon i trafik.

En polisman, tullman eller gränsbevakningsman får ändå meddela skriftligt tillstånd att köra fordonet till en bestämmelseort, för reparation eller besiktning. Om en brist i fordonet inte medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön, kan en polisman, tullman eller gränsbevakningsman utan att förhindra att fordonet används förelägga en tid inom vilken bristen ska avhjälpas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela körförbud för ett fordon, om fordonets konstruktion har ändrats i strid med det som föreskrivs i 7 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen.

199 §

Förhindrande av användning av fordon som är obesiktade eller inte är i skick

En polisman, tullman eller gränsbevakningsman som i enlighet med 198 § har förhindrat att ett fordon som är bristfälligt till sin konstruktion, sin utrustning eller sitt skick eller som inte har besiktats används i trafik och har belagt fordonet med körförbud ska göra en anteckning om körförbudet i besiktnings- eller registreringsintyget eller i registret. Ett registreringsintyg eller registreringsskyltar som har omhändertagits av en myndighet ska lämnas till det besiktningsställe som fordonets ägare eller innehavare har uppgett. Besiktningsstället ska utan dröjsmål anteckna körförbudet i registret eller anmäla det till Transport- och kommunikationsverket. Efter godkänd besiktning ska registreringsintyget och registreringsskyltarna lämnas ut till fordonets ägare eller innehavare, om det inte finns andra i 198 § avsedda grunder för att registreringsintyget och registreringsskyltarna har omhändertagits eller kan omhändertas.

Uppgift om att körförbudet upphört ska utan dröjsmål införas i registret eller meddelas till Transport- och kommunikationsverket.

Om användningen av ett fordon har förhindrats på det sätt som avses i 1 mom., kan en polisman, tullman eller gränsbevakningsman utfärda ett intyg om tillstånd att köra fordonet för förvaring eller för reparation till närmaste ställe där fordonet kan repareras på ett ändamålsenligt sätt och därefter till en besiktning som det särskilt reserverats tid för. I intyget ska det nämnas vart och hur fordonet får köras, samt för hur lång tid intyget är i kraft.

Om inte ett registreringsintyg eller registreringsskyltar som en myndighet har omhändertagit på det sätt som avses i 1 mom. avhämtas hos besiktningsstället inom tre månader från omhändertagandet, ska registreringsintyget och registreringsskyltarna förstöras.

200 §

Föreläggande om kontrollbesiktning

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts hos ett fordon kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas. Transport- och kommunikationsverket ersätter besiktningsstället för de skäligena kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, om det vid besiktning eller teknisk vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas om en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som en polisman, tullman eller gränsbevakningsman bestämt har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning. På kontrollbesiktning tillämpas 152, 154–160 och 162 §. Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman på grund av fordonsskada eller av andra särskilda skäl anser att det behövs en utförligare kontroll, kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

Ett fordon får trots 1 mom. användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för.

En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan bestämma vilka kontrollområden som ska kontrolleras vid kontrollbesiktningen. Den som har meddelat föreläggandet om kontrollbesiktning ska göra en anteckning om detta i besiktnings- eller registreringsintyget eller föra in en uppgift om det i registret. I fråga om kontrollbesiktning ska besiktningsstället i registret föra in de uppgifter som gäller körförbud för fordonet och vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen.

I samband med en kontrollbesiktning som utvidgas till en registreringsbesiktning ska fordons skick kontrolleras.

Fordonet ska underkännas vid kontrollbesiktningen om fordonet inte på ett tillförlitligt sätt kan identifieras.

Kontrollbesiktningen ersätter inte den periodiska besiktningen. Om det utförs en periodisk besiktning av ett fordon som ska kontrollbesiktas, ersätter godkännandet av fordonet vid den periodiska besiktningen kontrollbesiktningen.

201 §

Tillsyn över fordons skick och trafikduglighet

Tillsynen över fordons skick och trafikduglighet enligt denna lag utövas av polisen och, inom det i 20 § i gränsbevakningslagen (578/2005) angivna verksamhetsområdet, av Gränsbevakningsväsendet. Även Tullen övervakar fordons skick och trafikduglighet inom sitt eget verksamhetsområde.

202 §

Gränsvärden för mått och massa som tillämpas vid godkännande av bilar och tillhörande släpvagnar

En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG, kan enligt artikel 7 i direktivet godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen. En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets för-

ordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kan enligt artikel 6 i förordningen godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen.

203 §

Undantag som gäller militärfordon

Om det behövs med hänsyn till ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion, får det genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om undantag från denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt genom föreskrifter av Huvudstaben meddelas föreskrifter som avviker från de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelat.

204 §

Militärfordonsregistret

Ett militärfordon som har avställts får registreras i militärfordonsregistret, som förs av Försvarsmakten.

Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka militärfordon som införs i det register som avses i denna lag och vilka som införs i militärfordonsregistret, samt om militärfordonsregistret och skötseln av registreringsärenden inom Försvarsmakten.

205 §

Andra staters militärfordon

Huvudstaben godkänner andra staters militärfordon som används på finskt territorium.

En annan stats fordon ska vara godkänt av en myndighet i staten i fråga och motsvara ett fordon som Försvarsmakten godkänt till sitt användningsändamål, sin massa och sina mått.

206 §

Fordonstillverkarens anvisningar samt tekniska uppgifter som behövs vid besiktning av fordon

Fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören ska lämna Transport- och kommunikationsverket sådana särskilda anvisningar av tillverkaren som Transport- och kommunikationsverket förutsätter och som behövs vid besiktning eller teknisk vägkontroll av fordon.

Fordonstillverkaren eller tillverkarens representant ska också lämna de tekniska uppgifter som behövs vid besiktning av fordon.

Om fordonstillverkaren, tillverkarens representant eller importören försummar sin skyldighet enligt 1 eller 2 mom., kan Transport- och kommunikationsverket förelägga den försumlige vite enligt viteslagen.

207 §

Beskrivning

Om användningen eller installationen av andra än typgodkända fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller delar eller annan än typgodkänd utrustning avsevärt påverkar

trafiksäkerheten eller miljön och användningen eller installationen inte är uppenbar utan anvisningar, ska överlåtaren se till att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen och utrustningen då de säljs eller annars överläts som nya, åtföljs av en finsk- och svenskspråkig beskrivning av korrekt användning och installation av fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen och utrustningen, av installation av ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del och utrustning avsedd att installeras i ett fordon samt av övriga behövliga omständigheter.

Beskrivningen kan bifogas separat eller fästas, stämplas eller märkas ut på annat sätt på fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen eller på förpackningen till dessa, på fakturan eller någon annan expedition som ges till köparen. I beskrivningen ska vid behov anges i vilket slags fordon eller i vilken årsmodell det system, den komponent, den separata tekniska enhet, den del eller den utrustning som säljs eller annars överläts avses bli installerad.

208 §

Bedömning av hur typgodkännandet och marknadskontrollen fungerar

Transport- och kommunikationsverket ska se över och bedöma sin typgodkännande- och marknadskontrollverksamhet. Resultaten av bedömningen och en sammanfattning av resultaten ska överlämnas till kommunikationsministeriet minst vart fjärde år.

Kommunikationsministeriet ska bedöma hur typgodkännande- och marknadskontrollverksamheten vid Transport- och kommunikationsverket fungerar. Kommunikationsministeriet ska till Europeiska kommissionen och det forum för informationsutbyte om genomförande som avses i artikel 11 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem lämna in resultaten av hur typgodkännande- och marknadskontrollverksamheten fungerar. Kommunikationsministeriet ska publicera en sammanfattning av resultaten av bedömningarna på sin webbplats.

Transport- och kommunikationsverket ska rapportera till Europeiska kommissionen och forumet för informationsutbyte om genomförande om hur verket har beaktat forumets rekommendationer enligt artikel 11.5 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

209 §

Ändringssökande

I beslut som fattats med stöd av denna lag får omprövning begäras. Omprövning av beslut om godkännande av fordon och beslut om besiktning som har fattats av ett besiktningsställe får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Andra beslut som fattats med stöd av denna lag än beslut om påföljdsavgift enligt 189–192 § ska iakttas trots ändringssökande, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

12 kap.

Ikraftträdande

210 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs

1) fordonslagen (1090/2002), nedan *den upphävda lagen*, med undantag av 25 § 2 mom. och 27 a § 1 mom. 8 punkten som gäller till och med den 1 juni 2021,

2) statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon (1455/2019).

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den upphävda lagen, ska denna lag tillämpas i stället för den.

211 §

Övergångsbestämmelser

Tillstånd som beviljats, beslut som meddelats och avtal som ingåtts med stöd av den upphävda lagen förblir i kraft.

Den sista besiktningdagen för den periodiska besiktning som följer efter ikraftträdandet av denna lag bestäms i fråga om fordon som tagits i bruk före lagens ikraftträdande enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet, varefter bestämmelserna i denna lag iakttas.

Behandlingen av ärenden som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag slutförs med iakttagande av de bestämmelser och föreskrifter som gällde vid ikraftträdandet.

De förordningar som utfärdats och föreskrifter som meddelats med stöd av den upphävda lagen förblir, med undantag för de förordningar som nämns i 210 § 2 mom. 2 punkten, i kraft tills något annat föreskrivs eller bestäms i fråga om dem.

2.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 3, 5 och 41 §, sådana de lyder,
3 och 41 § i lagarna 939/2018 och 317/2019 samt 5 § i lag 317/2019, och
fogas till lagen en ny 5 a § som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *besiktning* i fordonslagen (/) avsedda besiktningar av fordon,
- 2) *besiktare* en person som har rätt att utföra besiktningar,
- 3) *lätta fordon* fordon i kategori M₁ med en totalmassa av högst 3,5 ton, fordon i kategorierna N₁, L, O₁ och O₂ samt terrängfordon,
- 4) *tunga fordon* fordon i kategori M₁ med en totalmassa som är större än 3,5 ton, fordon i kategorierna N₂, N₃, M₂, M₃, O₃, O₄, T och C samt trafiktraktorer och motorredskap,
- 5) *besiktningsserviceregistret* ett offentligt register som Transport- och kommunikationsverket för med hjälp av automatisk databehandling över innehavare av besiktningskoncession och över ärenden i anslutning till deras besiktningstjänst.

Bestämmelser om de fordonskategorier som avses i 1 mom. 3 och 4 punkten finns i fordonslagen.

5 §

Delar av en besiktning som får utföras utan besiktningskoncession

Även någon annan än den som har beviljats besiktningskoncession (*kontrollställe*) får utföra

- 1) kontroll av avgasutsläpp,
- 2) kontroll av prestanda och bromsverkan hos fordons och fordonskombinationers trycklufts-bromsar och elektroniskt styrda trycklufts-bromsar och därtill hörande kontroll av samordning av bromsar,
- 3) kontroll av kopplingsanordningar,
- 4) kontroll av hastighetsbegränsares funktion.

Ett kontrollställe ska ha behövliga lokaler, tillräckliga kontrollanordningar samt kompetent och sakkunnig personal.

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över kontrollställena och kan meddela dem en anmärkning eller varning, om

- 1) kontrollstället inte har tillgång till behövliga lokaler,
- 2) kontrollstället inte har tillgång till tillräckliga kontrollanordningar,
- 3) underhållet av kontrollanordningarna eller kontrollen av mätningarnas exakthet har försumrats, eller
- 4) kontrollerna inte har utförts på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket kan bestämma att de kontroller som utförs vid ett kontrollställe inte godkänns, om de brister eller försummelser som avses i 2 mom. fortfarande förekommer trots en varning.

Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar finns i 52 §.

5 a §

Kontrollställets skyldigheter

Ett kontrollställe som utför kontroll av avgasutsläpp, kopplingsanordningar och hastighetsbegränsare ska innan verksamheten inleds göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket. En kontroll som avses i 5 § 1 mom. 2 punkten får utföras endast av ett kontrollställe som innehar ett sådant A-tillstånd som avses i 182 § 1 mom. 1 punkten i fordonslagen.

Över den kontroll som avses i 1 mom. ska för besiktningen utfärdas ett intyg som utvisar resultatet av kontrollen. Intyget ska innehålla åtminstone fordonets identifieringsuppgifter, uppgifter om kontrollstället, datering samt underskrift och namnförtydligande av den som utfört kontrollen. I fråga om kontroll av avgasutsläppen ska det av intyget dessutom framgå vilka mätresultat mätanordningen gett, vid vilka varvtal mätningen gjorts och andra motsvarande uppgifter om kontrollen av vilka det framgår att de föreskrifter som gäller kontroll av avgasutsläpp har iakttagits.

Om det vid besiktningen har förflutit mer än tre månader från en kontroll av avgasutsläpp, tryckluftsbromsar eller elektroniskt styrda tryckluftsbromsar eller från en kontroll av hastighetsbegränsares funktion, eller om ingen kontroll alls har utförts, ska kontrollen göras i samband med besiktningen.

Om Transport- och kommunikationsverket med stöd av 5 § 4 mom. har bestämt att kontroller som utförts vid ett kontrollställe inte godkänns, ska ett intyg som kontrollstället utfärdat inte anses vara godtagbart.

Vid besiktningen kan kontroller av avgasutsläpp och tryckluftsbromsar samt kontroller av hastighetsbegränsares funktion utföras för konstaterande av riktigheten i kontrollställets mätningar eller kontroller, varvid den kontroll som utförs vid besiktningen gäller. Vid besiktningen kan också kontroll av kopplingsanordningar utföras.

41 §

Kontroll av besiktade fordon

För att övervaka hur ett besiktningsställe utför sina besiktningsuppgifter får Transport- och kommunikationsverket genast efter besiktningen utföra en kontroll av fordonet som motsvarar en besiktning eller en del av den. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket stoppa fordonet innan det lämnar besiktningsstället. Transport- och kommunikationsverket kan som hjälp vid kontrollen anlita en privat tjänsteproducent som uppfyller kraven i 40 § 2 mom. Kontrollen ska utföras så att föraren av det fordon som kontrolleras på nytt orsakas så liten olägenhet som möjligt.

Kontroll enligt 1 mom. får utföras utan ersättning i lokaler och med anordningar tillhörande det besiktningsställe som avses i det momentet. På kontrollen tillämpas det som i fordonslagen föreskrivs om besiktningslaget i fråga.

Transport- och kommunikationsverket får delta i sådana tekniska vägkontroller som avses i fordonslagen, om syftet med deltagandet är att utöver kontrollen enligt 165 § i den lagen övervaka hur besiktningsställena utför sina besiktningsuppgifter. En tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket är teknisk sakkunnig vid kontrollen i stället för en person som har rätt att utföra besiktningar. Tjänstemannen har vid kontrollen samma behörighet som den som har rätt att utföra besiktningar enligt 166 § i den lagen.

Vid kontroller enligt 1–3 mom. ska Transport- och kommunikationsverkets tjänsteman ha ett av verket utfärdat intyg över rätten att utföra kontroll. Intyget ska på begäran visas upp för föraren av det fordon som kontrolleras.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

3.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) 1, 2 och 11 §, av dem 2 § sådan den lyder i lag 941/2018, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om beviljande av nationellt enskilt godkännande av fordon som avses i fordonslagen (/) och om tillsynen över verksamheten hos dem som beviljar enskilt godkännande.

Bestämmelser om innehållet i och förfarandet vid enskilt godkännande och om erkännande i Finland av ett enskilt godkännande som beviljats ett fordon i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet finns i fordonslagen och i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *enskilt godkännande* ett enskilt godkännande enligt 2 § 54 punkten i fordonslagen,
 - 2) *beviljare av enskilt godkännande* en serviceproducent med vilken Transport- och kommunikationsverket har ingått avtal om beviljande av enskilda godkännanden av fordon,
 - 3) *utförare av enskilt godkännande* en person som har rätt att utföra enskilda godkännanden.
- Beviljare av enskilt godkännande får i samband med enskilda godkännanden utföra kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar enligt 81 § 2 mom. 1 punkten i fordonslagen.

11 §

Bedömning av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande och utförare av enskilt godkännande

På bedömningen av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande tillämpas det som i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) föreskrivs om bedömning av tillförlitligheten hos den som söker koncession för fordonsbesiktning.

På tillförlitligheten hos utförare av enskilt godkännande och på bedömningen av den tillämpas det som i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet föreskrivs om besiktarnas tillförlitlighet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 2 § 2 mom. och 4 § 2 mom. samt 4 a, 5, 6 och 12 §, av dem 2 § 2 mom. sådant det lyder i lag 738/2018, 4 a § sådan den lyder i lag 235/2007, 5 och 6 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 235/2007 och 12 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 235/2007, 1402/2010 och 307/2018, som följer:

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonsregistreringsskyldighet fordonslagen (/) och förordningar utfärdade med stöd av den samt de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (729/2018) och med stöd av den. På fordon som är registrerade eller borde ha registrerats i landskapet Åland tillämpas på motsvarande sätt bestämmelserna i Ålands landskapslagstiftning.

4 §

Skattepliktiga fordon

Ett motorredskap som byggts på ett bilunderrede betraktas inte som ett sådant fordon som avses i 1 mom. Som motorredskap som byggts på ett bilunderrede betraktas ett fordon i kategori N₂ eller N₃ som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete, som inte används eller är avsett för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och sådan utrustning som behövs i arbetet och som har högst två säten utöver förarsätet. Som motorredskap som byggts på ett bilunderrede betraktas dock inte ett fordon till vilket har kopplats något annat släpfordon än ett sådant som används för transport av bränsle och smörjmedel samt utrustning och tillbehör som hänför sig till arbetet i fråga.

4 a §

Fordon som avställts

Fordonsskatt tas inte ut för fordon som avställts i enlighet med 112 § i fordonslagen.
Ett fordon som avställts får användas i trafik utan skyldighet att betala fordonsskatt endast när fordonet

- 1) under särskild reserverad tid förflyttas till besiktning och därefter från besiktning till förvaringsstället eller till en plats där det kan repareras på ändamålsenligt sätt,
- 2) i enlighet med 112 § i fordonslagen används den dag som det avställs,
- 3) i enlighet med 116 § i fordonslagen används med provnummerskyltar,
- 4) i enlighet med 117 § i fordonslagen används med förflyttningstillstånd,
- 5) i enlighet med 109 § i fordonslagen används med exportskyltar.

5 §

Skattskyldig

Den som i registret har antecknats som fordonets ägare eller den som har antecknats som innehavare är skyldig att betala fordonsskatt för fordonet för den tid för vilken denne varit antecknad i registret som fordonets ägare respektive innehavare. Om såväl ägare som innehavare finns antecknade i registret, är det innehavaren som är skattskyldig. Finns det fler än en skattskyldig, är de solidariskt ansvariga för betalningen av skatten.

Om ett fordon som avställts eller ett oregistrerat fordon används i trafik eller om uppgifter som antecknats i registret är oriktiga, är den skattskyldig som enligt fordonslagen borde ha varit antecknad som ägare eller innehavare i registret. Om det inte kan påvisas vem som är ägare eller innehavare eller om ett fordon som avställts eller ett oregistrerat fordon har använts utan ägarens eller innehavarens samtycke, är den skattskyldig i vars användning fordonet ska anses ha varit.

Som skattskyldig enligt 1 mom. betraktas även en fordonsägare som inte har registrerat sig trots att fordonets föregående ägare har gjort en sådan registreringsanmälan som avses i 83 § i fordonslagen. Om en fordonsägare har försummat registreringen, och den ägare som registrerat fordonet i sitt namn har åtagit sig att svara för skatten, bestäms skattskyldigheten enligt 6 § i denna lag. När en ägare som registrerar ett fordon i sitt namn inte åtar sig att svara för skatten, bestäms skattskyldigheten enligt 1 mom.

I fråga om solidariskt ansvariga skattskyldiga debiteras skatten hos den person som antecknats först i registret som fordonets ägare eller innehavare. Om skatten inte kan tas ut hos den som antecknats först som skattskyldig eller om det finns något annat särskilt skäl att ändra debiteringen, ska skatten debiteras hos någon annan solidariskt ansvarig skattskyldig.

Den som på brottslig väg har fått ett fordon i sin besittning är skyldig att betala skatt för den tid för vilken fordonets ägare eller innehavare har beviljats skattebefrielse enligt 19 § 1 mom. 1 punkten.

6 §

Åtagande att svara för skatt

När ett fordon överläts kan mottagaren åta sig att svara för skatten även för den tid som fordonet har varit i en sådan persons ägo som försummat att göra registreringsanmälan om överlåtelse av äganderätt enligt 83 § i fordonslagen. Bestämmelser om förfarande och skatteuppbörd vid åtagande att svara för skatt finns i 16 § i denna lag.

Om mottagaren åtar sig att svara för skatten enligt 1 mom. och betalar skatten, befrias överlåtaren från skattskyldighet. Om mottagaren meddelar att denne inte åtar sig att svara för skatten, betraktas mottagaren och den som överlåtitt fordonet som skattskyldiga för den tid fordonet varit i mottagarens respektive överlåtarens ägo enligt 5 och 8 §.

12 §

Skattefria fordon

Fria från fordonsskatt är

- 1) fordon som registrerats med C- eller CD-tecken enligt 99 § i fordonslagen,
- 2) fordon som ägs eller innehas av Europeiska unionens institutioner belägna i Finland eller som på grundval av något annat internationellt avtal är skattefria,
- 3) fordon som har besiktats och registrerats som museifordon enligt 36 § fordonslagen,
- 4) räddningsbilar och ambulanser,
- 5) bussar (kategori M₂ och M₃),
- 6) militärfordon som uteslutande ägs och innehas av försvarsmakten och inte är införda i registret,
- 7) exportregistrerade fordon som är registrerade för utförsel ur landet i enlighet med 109 § i fordonslagen,
- 8) fordon som i enlighet med 5 kap. i fordonslagen används tillfälligt i Finland,
- 9) fordon som i enlighet med 116 § i fordonslagen används med provnummerskyltar,
- 10) fordon som i enlighet med 117 § i fordonslagen beviljats förflyttningstillstånd,
- 11) motorfordon i vilka huvudsakligen används trä- eller torvbaserat bränsle,
- 12) person-, paket- och specialbilar för vilka staten eller statliga inrättningar är skattskyldiga och som används av dessa, med undantag för fordon som ägs av affärsverk som avses i lagen om statliga affärsverk (1062/2010).

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om alkolås

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om alkolås (730/2016) 3 §, sådan den lyder i lag 944/2018, som följer:

3 §

Godkännande av modeller för alkolås

Det är förbjudet att släppa ut på marknaden och ta i bruk ett alkolås, om modellen för alkolåset inte har godkänts av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska godkänna modeller för alkolås som uppfyller

1) kraven i standarderna SFS-EN 50436-1 eller SFS-EN 50436-2 eller de nationella krav som föreskrivs i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som motsvarar nivån i de nämnda standarderna, och

2) de tekniska krav som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon ställer på anordningar som monteras i fordon.

Den som ansöker om godkännande av en modell för alkolås ska i sin ansökan visa att kraven enligt 2 mom. 1 punkten uppfylls genom en utredning över överensstämmelse som lämnats av en sådan teknisk tjänst som avses i 5 §.

På Transport- och kommunikationsverket tillämpas bestämmelserna om godkännandemyndighet i 72 § 3 mom. i fordonslagen (/) när verket sköter uppgifter som avses i 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket informerar om de standarder som avses i 2 mom. 1 punkten på finska och svenska.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 1, 21, 34 d och 34 e §, sådana de lyder, 1 § i lagarna 5/2009 och 313/2018, 21 § i lag 370/2018, 34 d § i lag 561/2016 och 34 e § i lagarna 561/2016, 1192/2016 och 313/2018, som följer:

1 §

För personbilar (kategori M₁), paketbilar (kategori N₁) och sådana bussar (kategori M₂) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (*registret*) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (/) och med stöd av den.

21 §

Fria från bilskatt är räddningsbilar, ambulanser, veterinärbilar och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Närmare bestämmelser om villkoren för befrielsen från skatt utfärdas genom förordning.

Fria från bilskatt är husbilar vars egenmassa är minst 2 500 kilogram och där inkvarteringsutrymmets inre höjd är minst 1,85 meter på ett område vars bredd är minst 0,40 meter och längd minst 1,30 meter i bilens längdriktning. Utöver den utrustning som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG ska bilens inkvarteringsutrymme dessutom vara utrustat åtminstone med ett ordentligt fastsatt kylförvaringsutrymme och värmeaggregat för inkvarteringsutrymmet.

Bilar i kategori M₁ vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

Fordon i kategorierna L1, L2, L1e, L2e och L6e är skattefria.

34 d §

Bilskatt betalas tillbaka på ansökan, om ett i Finland beskattat fordon förs ut ur landet för permanent bruk någon annanstans än i Finland (*återbäring vid utförsel*). Av skatten betalas det tillbaka ett belopp som tas ut för ett likadant fordon, om det beskattas som begagnat vid den tidpunkt då fordonet förs ut ur Finland.

Av skatten betalas inte högre belopp tillbaka än vad som betalats i skatt för fordonet. Skatt återbärs inte heller till den del fordonets värde eller den skatt som ska betalas för fordonet har stigit till följd av ändringsarbete som har utförts eller utrustning som har monterats efter beskattningen. Om skatt betalas tillbaka för ett fordon för vilket skatten nedsatts med stöd av denna lag, minskas det belopp som ska betalas tillbaka med den andel av skattenedsättningen som skulle tas ut om fordonet vid tidpunkten för ansökan om återbäring överläts till annan användning än sådan som berättigar till nedsatt skatt. Skatt betalas inte tillbaka för fordon som inte i behörig ordning har anmälts för beskattning. Om det belopp som ska betalas tillbaka är mindre

än 500 euro betalas det inte tillbaka. Skatt betalas inte heller tillbaka för ett fordon om det vid tidpunkten för utförseln har förflutit 10 år eller en längre tid från det att fordonet första gången togs i bruk. En förutsättning för återbäring är att fordonet är i trafikdugligt skick när användningen i Finland upphör. För återbäring krävs det också att fordonet har avställts i Finland i enlighet med 112 § i fordonslagen.

Återbäring vid utförsel får sökas av den som i egenskap av ägare till fordonet för ut det ur landet för att brukas någon annanstans än i Finland. Har förskottsåterbäring enligt 34 e § betalats för fordonet, betalas dock återbäring vid utförsel till mottagaren av förskottsåterbäringen. Förskottsåterbäringen dras av från det belopp som betalas i återbäring vid utförsel. Om förskottsåterbäringen är större än återbäringen vid utförsel, ska den överskridande delen återkrävas av mottagaren av återbäringen.

Ansökan om återbäring vid utförsel ska lämnas till skattemyndigheten senast 14 dagar innan fordonet förs ut. Den som ansöker om återbäring ska ge skattemyndigheterna möjlighet att inspektera fordonet innan det förs ut ur landet och lägga fram behövlig utredning om att förutsättningarna för återbäring har uppfyllts.

Om ett fordon för vilket skatt har betalats tillbaka registreras eller tas i bruk i Finland på nytt, beskattas fordonet enligt de bestämmelser som gäller för beskattning av begagnade fordon, utan beaktande av tidigare verkställd beskattning av fordonet i Finland. Har det förflutit mindre än sex månader från betalningen av återbäringen kan det värde som bestämts för återbäringen vid utförsel anses utgöra fordonets beskattningsvärde.

34 e §

Den skattskyldige kan ansöka om återbäring vid utförsel på förhand (*förskottsåterbäring*), om ett fordon som för första gången tas i bruk i Finland är avsett att användas i Finland i högst fem år på grundval av ett tidsbundet hyresavtal. En förutsättning för återbäring är att den sökande visar att uthyraren har etablerat sig inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och med regelbunden uthyrning av fordon som sin affärsverksamhet. Ansökan om förskottsåterbäring ska göras hos skattemyndigheten samtidigt som skattedeklarationen för fordonet lämnas in. Förskottsåterbäringen uppgår till det belopp som vid det tidsbundna hyresavtalets utgång skulle tas ut i skatt enligt 11 b § 3 mom. Förskottsåterbäringen för ett fordon som förts in som begagnat beräknas på grundval av skatten enligt 8 a § och med det avdrag som avses i 11 b § 3 mom.

Om ett tidsbundet hyresavtal som utgjort grund för utbetald förskottsåterbäring ändras, ska mottagaren av förskottsåterbäringen anmäla ändringen hos skattemyndigheten. Skatteförvaltningen får meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet för återbäring vid utförsel och förskottsåterbäring, om de uppgifter som ska lämnas i ansökan och de handlingar som ska lämnas i samband med ansökan samt om tidpunkten för, innehållet i och förfaringssättet för anmälan om ändring av hyresavtal.

Om det till följd av en ändring av hyresavtalet eller av någon annan orsak konstateras att förskottsåterbäring beviljats till ett för stort belopp, återkrävs den överskjutande delen av den som fått återbäringen. Hela förskottsåterbäringen återkrävs om fordonet används i trafik i Finland efter utgången av det tidsbundna avtal som uppgetts till skattemyndigheten eller om återbäring vid utförsel inte söks för fordonet inom trettio dagar från utgången av det tidsbundna avtalet. Förskottsåterbäring återkrävs dock inte om fordonet har skrotats eller annars förstörts och en anteckning om detta gjorts i trafik- och transportregistret i enlighet med 115 § i fordonslagen. Beslut om återkrav av förskottsåterbäring ska fattas senast inom ett år från ingången av det kalenderår som följer på utgången av det tidsbundna hyresavtal för fordonet som uppgetts till skattemyndigheten. På återkrav av förskottsåterbäring i de fall som avses i detta moment tas skattetillägg ut med iakttagande av lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) 1 och 4 §, sådana de lyder, 1 § i lagarna 503/2018 och 537/2020 och 4 § delvis ändrad i lagarna 864/2018 och 537/2020, som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hiss säkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018), strålsäkerhetslagen (859/2018), luftfartslagen (864/2014) och fordonslagen (/), om inte något annat föreskrivs i de lagarna.

Lagen tillämpas dessutom på sådana åtgärder av kontrollmyndigheterna som gäller produkter som omfattas av tillämpningsområdet för de lagar som nämns i 1 mom. och som avses i artiklarna 27–29 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, nedan *NLF-förordningen*, om inte något annat föreskrivs i de nämnda lagarna.

4 §

Tillsynsmyndigheter

Säkerhets- och kemikalieverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag.

Tullen är den myndighet som svarar för de yttre gränskontrollerna enligt artiklarna 27–29 i NLF-förordningen och som övervakar att exportförbudet enligt 23 § och föreläggandet om förstöring enligt 25 § iakttas vid den yttre gränsen.

Strålsäkerhetscentralen är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i strålsäkerhetslagen.

Transport- och kommunikationsverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i luftfartslagen och fordonslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift (971/2017) 4 §, sådan den lyder i lag 961/2018, som följer:

4 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas till en fysisk person som under åren 2018–2021 konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven.

Understöd beviljas, om

1) konverteringen till gas- eller etanoldrift har gjorts i enlighet med de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 7 § i fordonslagen (/) har meddelat om ändring av bilars och bilsläpvagnars konstruktion,

2) det i trafik- och transportregistret antecknas att personbilen använder gas som den enda drivkraften eller som enda drivkraft, eller

3) det vid en ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas att också höginblandad etanol kan användas som drivkraft för bilen, och

4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

Konverteringsstöd kan betalas endast en gång för en och samma bil. En och samma person kan beviljas konverteringsstöd högst en gång per kalenderår.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av 5 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen (559/2012) 5 § som följer:

5 §

Straffbestämmelser

Den som

1) bedriver yrkesmässig persontrafik med personbil eller med ett sådant fordon i kategori N som avses i 20 § i fordonslagen (/) utan ett sådant taxitillstånd som krävs enligt överenskommelsen om taxitrafik, eller

2) bedriver taxitrafik i strid med bestämmelserna i artikel 3 eller 4 i överenskommelsen om taxitrafik,

ska för *olovligt utförande av taxitrafik mellan Finland och Sverige* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som försummar skyldigheterna enligt artikel 5 i överenskommelsen om taxitrafik att registrera transporten i en taxameter, medföra relevanta dokument i bilen och visa upp dokument, ska för *trafiktillståndsförseelse mot överenskommelsen mellan Finland och Sverige om taxitrafik* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 3 § 1 mom. 1 punkten samt 42 och 44 §, sådana de lyder, 3 § 1 mom. 1 punkten i lag 1505/2019, 42 § i lagarna 301/2018 och 371/2019 samt 44 § i lagarna 301/2018 och 984/2018, som följer:

3 §

Transport av personer och gods på väg

För transport av personer eller gods på väg i förtjänstsyfte mot ersättning (*yrkesmässig transport på väg*) behövs tillstånd. Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare*, behövs för

1) yrkesmässig transport av personer på väg med en i fordonslagen (/) avsedd buss (*persontrafik tillstånd*), eller

42 §

Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter

I detta kapitel avses med

1) *kör- och vilotidsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

2) *färdskrivarförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) (FördrS 66/1999), sådan den lyder ändrad i den femte ändringen av den 27–29 oktober 2004 samt i den sjätte ändringen av den 29 och 30 oktober 2008 (FördrS 63–64/2010),

4) *färdskrivare* mekaniska och digitala färdskrivare,

5) *färdskrivarkort* sådana verkstads-, förar-, företags- och kontrollkort som används i digitala färdskrivare,

6) *företag* den som utför sådana transporter som omfattas av tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen,

7) *förare* den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det,

8) *verkstad* den som har ett tillstånd enligt 180 § i fordonslagen för installation och reparation av färdskrivare,

9) *tillsynsmyndighet* polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna,

10) *förare som är egenföretagare* en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller godstransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik*, med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett tillstånd enligt 3 § i denna lag, och

a) som arbetar för egen räkning,

b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,

c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och

d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,

11) *arbetstid* vad gäller förare som är egenföretagare hela den tidsperiod, mellan arbetets början och dess slut, som ägnas åt arbete som avser vägtransporter och under vilken föraren befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt andra uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga,

12) *sammanlagd arbetstid* summan av de arbetstimmar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera kunder,

13) *arbetsplats*

a) den ort där det företag som en förare som är egenföretagare äger har sitt huvudkontor,

b) det fordon som föraren använder vid utförandet av sina uppgifter,

c) andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter,

14) *vecka* den period som börjar måndag klockan 00.00 och slutar följande söndag klockan 24.00,

15) *nattetid* perioden mellan klockan 01.00 och klockan 05.00.

44 §

Utfärdande av färdskrivarkort

Transport- och kommunikationsverket utfärdar verkstadskort till en sökande som har beviljats tillstånd enligt 180 § i fordonslagen för installation och reparation av digitala färdskrivare.

Transport och kommunikationsverket utfärdar förarkort till en sökande som

1) har körrätt för ett fordon som avses i artikel 3.1 i färdskrivarförordningen,

2) har sin normala hemvist enligt artikel 26 i färdskrivarförordningen i Finland, och

3) inte har ett giltigt förarkort eller som har gjort en ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid löpt ut.

Förarkort utfärdas också till en sökande som begär att ett förarkort som utfärdats i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen ska bytas ut i Finland på det sätt som anges i artikel 30 i färdskrivarförordningen.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar ett företagskort till en sökande som är antecknad i Patent- och registerstyrelsens och Skatteförvaltningens företags- och organisationsdatasystem.

RP 177/2020 rd

Transport- och kommunikationsverket utfärdar kontrollkort till en tillsynsmyndighet på ansökan.

Närmare bestämmelser om ansökan om färdskrivarkort, förnyelse av färdskrivarkort, kortinnehavarens anmälningsskyldighet samt om kortens giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

11.

Lag

om ändring av 2 och 30 § i trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i trafikförsäkringslagen (460/2016) 2 och 30 §, av dem 2 § sådan den lyder i lag 244/2020, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *fordon* ett motorfordon som är avsett att framdrivas med mekanisk kraft längs marken men inte på spår, samt en kopplad eller fristående släpvagn,
- 2) *direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet,
- 3) *försäkringsbolag* ett försäkringsbolag eller annat försäkringsföretag som har fått koncession att bedriva sådan försäkringsverksamhet som avses i direktivet,
- 4) *försäkringstagare* den som ingått ett försäkringsavtal med ett försäkringsbolag,
- 5) *den försäkrade* den till vars förmån försäkringen gäller,
- 6) *trafikskada* personskada eller sakskada som orsakats av användning av ett fordon i trafik,
- 7) *register* det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),
- 8) *fordonets innehavare* den innehavare av ett fordon som antecknats i registret eller, om fordonet inte behöver antecknas i registret, den i vars besittning fordonet har överlåtits permanent,
- 9) *fordonets stadigvarande hemort* den stat i vilken registreringsskylten, försäkringsskylten eller identifieringsmärket på ett fordon har utfärdats, eller om sådana inte krävs, den stat där fordonets innehavare har stadigvarande bostadsort, eller om ingen registreringsskylt finns eller den är falsk eller olaglig, den stat där trafikskadan har inträffat,
- 10) *avställning* att ett fordon som registrerats första gången tillfälligt tas ur trafik och att uppgift om detta införs i registret,
- 11) *slutlig avregistrering* att ett fordon som registrerats första gången slutligt tas ur trafik i Finland och att uppgift om detta införs i registret,
- 12) *EES-stat* en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- 13) *tredjeland* en annan stat än en EES-stat,
- 14) *nationell byrå* en specialorganisation som har inrättats i enlighet med rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa och som är ett gemensamt organ för de försäkringsföretag som i respektive stat har koncession för bedrivande av försäkringsrörelse som innefattar trafikförsäkring,
- 15) *gröna kortsystemet* det internationella försäkringssystem som förvaltas av försäkringsgivarnas nationella byråer,
- 16) *grönt kort* ett internationellt försäkringsbevis som ett försäkringsbolag utfärdar i enlighet med den rekommendation som avses i punkt 14,
- 17) *ersättningsorgan* det i artikel 10 i direktivet avsedda organ som ansvarar för betalning av ersättning,

18) *förflyttningsförsäkring* en tidsbunden trafikförsäkring som beviljas för förflyttningsstillstånd som avses i 117 § i fordonslagen (/),

19) *trafikled* allmän eller enskild väg, gata, byggnadsplaneväg, snöskoterled och torg samt annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik,

20) *dataskyddsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

30 §

Användningsförbud för fordon

Det är förbjudet att i trafik använda fordon vars försäkringsplikt har försummats.

Bestämmelser om myndigheternas befogenheter vid övervakning av förbudet finns i 198 § i fordonslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

12.

Lag

om ändring av 3 och 13 § i terrängtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i terrängtrafiklagen (1710/1995) 3 och 13 §, sådana de lyder, 3 § delvis ändrad i lag 1306/2018 och 13 § delvis ändrad i lagarna 572/2014 och 1306/2018, som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *motordrivet fordon* i 2 § 27 punkten i fordonslagen (/) avsedda fordon, och
- 2) *terräng* markområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordons-, spår- eller lufttrafik.

13 §

Snöskoterled

En allmän rätt att under den tid marken är snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts från terrängen genom utmärkning (*snöskoterled*) kan grundas så som föreskrivs i denna lag. Med tung snöskoter som avses i 24 § 2 mom. i fordonslagen får köras på en för ändamålet lämpad snöskoterled. Bedömningen av snöskoterledens lämplighet för körning med tung snöskoter görs av den i 14 § i denna lag avsedda ansvariga för leden. Rätt till körning med tung snöskoter på en snöskoterled anges med en tilläggsskylt som sätts upp i samband med vägmärket Snöskoterled.

En snöskoterled är en i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen angiven väg som är avsedd för snöskotertrafik. Till en snöskoterled kan även höra sådana rastområden för vilka det finns ett permanent behov och serviceområden för leden.

Beslut om anläggande och indragning av snöskoterleder på skyddsområden enligt naturvårdslagen (1096/1996) som tillhör staten fattas av Forststyrelsen. I stället för bestämmelserna i detta kapitel, med undantag för 20 och 21 §, tillämpas på dessa leder de villkor som ställts i Forststyrelsens beslut. Om en snöskoterled anläggs på ett enskilt naturskyddsområde tillämpas vad som i naturvårdslagen föreskrivs om inrättande av dessa områden.

Inom ett ödemarksområde som avses i ödemarkslagen (62/1991) kan en snöskoterled anläggas genom ett beslut i underhålls- och dispositionsplanen för området.

Denna lag träder i kraft den 20 .

13.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 1285/2019, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019), en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019) och en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

14.

Lag

om ändring av 2 och 175 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 2 § 1 mom. 21 punkten och 175 § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

21) *fordon* en i 2 § 1 punkten i fordonslagen (/) avsedd anordning som är avsedd för färd på marken och inte löper på skenor,

175 §

Delgivning av beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse

Ett beslut om en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen. Om ett fordonns ägare eller innehavare är en juridisk person ska beslutet delges den i 90 § i fordonslagen avsedda person som ansvarar för användningen av en bil.

Ett beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse ska sändas utan dröjsmål och senast inom 30 dagar från dagen för förseelsen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 15 oktober 2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

2.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 3, 5 och 41 §, sådana de lyder,
3 och 41 § i lagarna 939/2018 och 317/2019 samt 5 § i lag 317/2019, och
fogas till lagen en ny 5 a § som följer:

Gällande lydelse

3 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *besiktning* i fordonslagen (1090/2002) avsedda besiktningar av fordon,
3) besiktare en person som har rätt att utföra besiktningar,
4) *lätta fordon* fordon i kategori M₁ med en totalmassa av högst 3,5 ton, fordon i kategori N₁, L, O₁ och O₂ samt terrängfordon,
5) *tunga fordon* fordon i kategori M₁ med en totalmassa som är större än 3,5 ton, fordon i kategori N₂, N₃, M₂, M₃, O₃, O₄, T och C samt trafiktraktorer och motorredskap,
6) *besiktningsserviceregistret* ett offentligt register som Transport- och kommunikationsverket för med hjälp av automatisk databehandling över innehavare av besiktningskoncession och över ärenden i anslutning till deras besiktningstjänster.
Bestämmelser om de fordonskategorier som avses i 1 mom. 4 och 5 punkten finns i fordonslagen.

5 §

Delar av en besiktning som får utföras utan besiktningskoncession

Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att kontroll av avgasutsläpp, bromssystem, dragkopplingar och hastighetsbegränsare samt andra smärre delar av besiktningsuppgifterna får utföras även av någon

Föreslagen lydelse

3 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *besiktning* i fordonslagen (/) avsedda besiktningar av fordon,
2) *besiktare* en person som har rätt att utföra besiktningar,
3) *lätta fordon* fordon i kategori M₁ med en totalmassa av högst 3,5 ton, fordon i kategorierna N₁, L, O₁ och O₂ samt terrängfordon,
4) *tunga fordon* fordon i kategori M₁ med en totalmassa som är större än 3,5 ton, fordon i kategorierna N₂, N₃, M₂, M₃, O₃, O₄, T och C samt trafiktraktorer och motorredskap,
5) *besiktningsserviceregistret* ett offentligt register som Transport- och kommunikationsverket för med hjälp av automatisk databehandling över innehavare av besiktningskoncession och över ärenden i anslutning till deras besiktningstjänst.
Bestämmelser om de fordonskategorier som avses i 1 mom. 3 och 4 punkten finns i fordonslagen.

5 §

Delar av en besiktning som får utföras utan besiktningskoncession

Även någon annan än den som har beviljats besiktningskoncession (kontrollställe) får utföra
1) kontroll av avgasutsläpp,

Gällande lydelse

annan än den som har beviljats besiktningsskoncession (kontrollställe). Ett kontrollställe ska ha behövliga lokaler, tillräckliga kontrollanordningar samt kompetent och sakkunnig personal.

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över kontrollställena och kan meddela dem en anmärkning eller varning, om

- 1) kontrollstället inte har tillgång till behövliga lokaler,
- 2) kontrollstället inte har tillgång till tillräckliga kontrollanordningar,
- 3) underhållet av kontrollanordningarna eller kontrollen av mätningarnas exakthet har försumrats, eller
- 4) kontrollerna inte har utförts på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket kan bestämma att de kontroller som utförs vid ett kontrollställe inte godkänns, om de brister eller försummelser som avses i 2 mom. fortfarande förekommer trots en varning.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på kontrollställena och om tillsynen över verksamheten utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet utfärdas det också bestämmelser om de intyg som ska utfärdas över utförda uppgifter och om intygens giltighet. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar finns i 52 §.

(Ny)

Föreslagen lydelse

2) kontroll av prestanda och bromsverkan hos fordons och fordonskombinationers tryckluftsbrömsar och elektroniskt styrda tryckluftsbrömsar och därtill hörande kontroll av samordning av bromsar,

3) kontroll av kopplingsanordningar,

4) kontroll av hastighetsbegränsares funktion.

Ett kontrollställe ska ha behövliga lokaler, tillräckliga kontrollanordningar samt kompetent och sakkunnig personal.

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över kontrollställena och kan meddela dem en anmärkning eller varning, om

- 1) kontrollstället inte har tillgång till behövliga lokaler,
- 2) kontrollstället inte har tillgång till tillräckliga kontrollanordningar,
- 3) underhållet av kontrollanordningarna eller kontrollen av mätningarnas exakthet har försumrats, eller
- 4) kontrollerna inte har utförts på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket kan bestämma att de kontroller som utförs vid ett kontrollställe inte godkänns, om de brister eller försummelser som avses i 2 mom. fortfarande förekommer trots en varning.

Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar finns i 52 §.

5 a §

Kontrollställets skyldigheter

Ett kontrollställe som utför kontroll av avgasutsläpp, kopplingsanordningar och hastighetsbegränsare ska innan verksamheten inleds göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket. En kontroll som avses i 5 § 1 mom. 2 punkten får utföras endast av ett kontrollställe som innehar ett sådant A-tillstånd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

som avses i 182 § 1 mom. 1 punkten i fordonslagen.

Över den kontroll som avses i 1 mom. ska för besiktningen utfärdas ett intyg som utvisar resultatet av kontrollen. Intyget ska innehålla åtminstone fordonets identifieringsuppgifter, uppgifter om kontrollstället, datering samt underskrift och namnförtydligande av den som utfört kontrollen. I fråga om kontroll av avgasutsläppen ska det av intyget dessutom framgå vilka mätresultat mätanordningen gett, vid vilka varvtal mätningen gjorts och andra motsvarande uppgifter om kontrollen av vilka det framgår att de föreskrifter som gäller kontroll av avgasutsläpp har iakttagits.

Om det vid besiktningen har förflutit mer än tre månader från en kontroll av avgasutsläpp, tryckluftsbrömsar eller elektroniskt styrda tryckluftsbrömsar eller från en kontroll av hastighetsbegränsares funktion, eller om ingen kontroll alls har utförts, ska kontrollen göras i samband med besiktningen.

Om Transport- och kommunikationsverket med stöd av 5 § 4 mom. har bestämt att kontroller som utförts vid ett kontrollställe inte godkänns, ska ett intyg som kontrollstället utfärdat inte anses vara godtagbart.

Vid besiktningen kan kontroller av avgasutsläpp och tryckluftsbrömsar samt kontroller av hastighetsbegränsares funktion utföras för konstaterande av riktigheten i kontrollställets mätningar eller kontroller, varvid den kontroll som utförs vid besiktningen gäller. Vid besiktningen kan också kontroll av kopplingsanordningar utföras.

41 §

Kontroll av besiktade fordon

För att övervaka hur ett besiktningsställe utför sina besiktningsuppgifter får Transport- och kommunikationsverket genast efter besiktningen utföra en kontroll av fordonet som motsvarar en besiktning eller en del av den. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket stoppa fordonet innan det lämnar besiktningsstället. Transport- och kommunikationsverket kan

41 §

Kontroll av besiktade fordon

För att övervaka hur ett besiktningsställe utför sina besiktningsuppgifter får Transport- och kommunikationsverket genast efter besiktningen utföra en kontroll av fordonet som motsvarar en besiktning eller en del av den. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket stoppa fordonet innan det lämnar besiktningsstället. Transport- och kommunikationsverket kan

Gällande lydelse

som hjälp vid kontrollen anlita en privat tjänsteproducent som uppfyller kraven i 40 § 2 mom. Kontrollen ska utföras så att föraren av det fordon som kontrolleras på nytt orsakas så liten olägenhet som möjligt.

Kontroll enligt 1 mom. får utföras utan ersättning i lokaler och med anordningar tillhörande det besiktningssälle som avses i 1 mom. På kontrollen tillämpas det som i fordonslagen och med stöd av den föreskrivs om besiktningsslaget i fråga.

Transport- och kommunikationsverket får delta i sådana tekniska vägkontroller som avses i fordonslagen, om syftet med deltagandet är att utöver kontrollen enligt 70 § i den lagen övervaka hur besiktningställena utför sina besiktningssuppgifter. En tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket är teknisk sakkunnig vid kontrollen i stället för en person som har rätt att utföra besiktningar. Tjänstemannen har vid kontrollen samma behörighet som den som har rätt att utföra besiktningar enligt 71 § i fordonslagen.

Vid kontroller enligt 1–3 mom. ska Transport- och kommunikationsverkets tjänsteman ha ett av verket utfärdat intyg över rätten att utföra kontroll. Intyget ska på begäran visas upp för föraren av det fordon som kontrolleras.

Föreslagen lydelse

som hjälp vid kontrollen anlita en privat tjänsteproducent som uppfyller kraven i 40 § 2 mom. Kontrollen ska utföras så att föraren av det fordon som kontrolleras på nytt orsakas så liten olägenhet som möjligt.

Kontroll enligt 1 mom. får utföras utan ersättning i lokaler och med anordningar tillhörande det besiktningssälle som avses i det momentet. På kontrollen tillämpas det som i fordonslagen föreskrivs om besiktningsslaget i fråga.

Transport- och kommunikationsverket får delta i sådana tekniska vägkontroller som avses i fordonslagen, om syftet med deltagandet är att utöver kontrollen enligt 165 § i den lagen övervaka hur besiktningställena utför sina besiktningssuppgifter. En tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket är teknisk sakkunnig vid kontrollen i stället för en person som har rätt att utföra besiktningar. Tjänstemannen har vid kontrollen samma behörighet som den som har rätt att utföra besiktningar enligt 166 § i den lagen.

Vid kontroller enligt 1–3 mom. ska Transport- och kommunikationsverkets tjänsteman ha ett av verket utfärdat intyg över rätten att utföra kontroll. Intyget ska på begäran visas upp för föraren av det fordon som kontrolleras.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) 1, 2 och 11 §, av dem 2 § sådan den lyder i lag 941/2018, som följer:

Gällande lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om beviljande av enskilt godkännande enligt fordonslagen (1090/2002) och om tillsynen över verksamheten hos dem som beviljar enskilt godkännande.

Bestämmelser om innehållet i och förfarandet vid enskilt godkännande och om erkännande i Finland av ett enskilt godkännande som beviljats ett fordon i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet finns i fordonslagen och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *enskilt godkännande* ett förfarande enligt 3 § 9 punkten i fordonslagen,
- 2) *beviljare av enskilt godkännande* en serviceproducent med vilken Transport- och kommunikationsverket har ingått avtal om beviljande av enskilda godkännanden av fordon,

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om beviljande av nationellt enskilt godkännande av fordon som avses i fordonslagen (/) och om tillsynen över verksamheten hos dem som beviljar enskilt godkännande.

Bestämmelser om innehållet i och förfarandet vid enskilt godkännande och om erkännande i Finland av ett enskilt godkännande som beviljats ett fordon i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet finns i fordonslagen och i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *enskilt godkännande* ett enskilt godkännande enligt 2 § 54 punkten i fordonslagen,
- 2) *beviljare av enskilt godkännande* en serviceproducent med vilken Transport- och kommunikationsverket har ingått avtal om beviljande av enskilda godkännanden av fordon,

Gällande lydelse

3) *utförare av enskilt godkännande* en person som har rätt att utföra enskilda godkännanden.

Beviljare av enskilda godkännanden får i samband med enskilda godkännanden utföra kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar enligt 50 e § 2 mom. 5 punkten i fordonslagen.

11 §

Bedömning av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande och utförare av enskilt godkännande

På bedömningen av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande tillämpas det som i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) föreskrivs om bedömning av tillförlitligheten hos den som söker koncession för fordonsbesiktning.

På tillförlitligheten hos utförare av enskilt godkännande och bedömningen av den tillämpas det som i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet föreskrivs om *besiktarens* tillförlitlighet.

Föreslagen lydelse

3) *utförare av enskilt godkännande* en person som har rätt att utföra enskilda godkännanden.

Beviljare av enskilt godkännande får i samband med enskilda godkännanden utföra kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar enligt 81 § 2 mom. 1 punkten i fordonslagen.

11 §

Bedömning av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande och utförare av enskilt godkännande

På bedömningen av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande tillämpas det som i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) föreskrivs om bedömning av tillförlitligheten hos den som söker koncession för fordonsbesiktning.

På tillförlitligheten hos utförare av enskilt godkännande och på bedömningen av den tillämpas det som i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet föreskrivs om *besiktarnas* tillförlitlighet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 2 § 2 mom. och 4 § 2 mom. samt 4 a, 5, 6 och 12 §, av dem 2 § 2 mom. sådant det lyder i lag 738/2018, 4 a § sådan den lyder i lag 235/2007, 5 och 6 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 235/2007 och 12 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 235/2007, 1402/2010 och 307/2018, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonsregistreringsskyldighet fordonslagen (1090/2002) och förordningar utfärdade med stöd av den samt de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (729/2018) och med stöd av den. På fordon som är registrerade eller borde ha registrerats i landskapet Åland tillämpas på motsvarande sätt bestämmelserna i Ålands landskapslagstiftning.

4 §

Skattepliktiga fordon

Ett motorredskap som byggts på ett bilchassi betraktas inte som ett sådant fordon som avses i 1 mom., om det är ett fordon i kategori N_2 eller N_3 som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete och om det inte är avsett för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och förnödenheter som behövs i arbetet.

Föreslagen lydelse

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonsregistreringsskyldighet fordonslagen (/) och förordningar utfärdade med stöd av den samt de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (729/2018) och med stöd av den. På fordon som är registrerade eller borde ha registrerats i landskapet Åland tillämpas på motsvarande sätt bestämmelserna i Ålands landskapslagstiftning.

4 §

Skattepliktiga fordon

Ett motorredskap som byggts på ett bilunderrede betraktas inte som ett sådant fordon som avses i 1 mom. Som motorredskap som byggts på ett bilunderrede betraktas ett fordon i kategori N_2 eller N_3 som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete, som inte används eller är avsett för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och sådan utrustning som behövs i arbetet och som

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

har högst två säten utöver förarsätet. Som motorredskap som byggts på ett bilunderrede betraktas dock inte ett fordon till vilket har kopplats något annat släpfordon än ett sådant som används för transport av bränsle och smörjmedel samt utrustning och tillbehör som hänförs till arbetet i fråga.

4 a §

4 a §

Fordon som avställts

Fordon som avställts

Fordonsskatt uppbärs inte för fordon som avställts i enlighet med 66 c § i fordonslagen.

Ett fordon som avställts får användas i trafik utan skyldighet att betala fordonsskatt endast när fordonet

1) under särskild reserverad tid förflyttas till besiktning och därefter från besiktning till förvaringsstället eller till en plats där det kan repareras på ändamålsenligt sätt,

2) i enlighet med 66 c § i fordonslagen används den dag som det avställs,

3) i enlighet med 66 f § i fordonslagen används med provnummerskyltar,

4) i enlighet med 66 f § i fordonslagen används med förflyttningstillstånd,

5) används med exportskyltar i enlighet med bestämmelser som utfärdats med stöd av 66 § 2 mom. i fordonslagen.

Fordonsskatt tas inte ut för fordon som avställts i enlighet med 112 § i fordonslagen.

Ett fordon som avställts får användas i trafik utan skyldighet att betala fordonsskatt endast när fordonet

1) under särskild reserverad tid förflyttas till besiktning och därefter från besiktning till förvaringsstället eller till en plats där det kan repareras på ändamålsenligt sätt,

2) i enlighet med 112 § i fordonslagen används den dag som det avställs,

3) i enlighet med 116 § i fordonslagen används med provnummerskyltar,

4) i enlighet med 117 § i fordonslagen används med förflyttningstillstånd,

5) i enlighet med 109 § i fordonslagen används med exportskyltar.

5 §

5 §

Skattskyldig

Skattskyldig

Den som i registret har antecknats som fordonets ägare eller den som har antecknats som innehavare är skyldig att betala fordonsskatt för fordonet för den tid för vilken denne varit antecknad i registret som fordonets ägare respektive innehavare. Om såväl ägare som innehavare finns antecknade i registret, är det innehavaren som är skattskyldig. Finns det fler än en skattskyldig, är de solidariskt ansvariga för betalningen av skatten.

Om ett fordon som avställts eller ett oregriterat fordon används i trafik eller om uppgifter som antecknats i registret är oriktiga, är den skattskyldig som enligt fordonslagen

Den som i registret har antecknats som fordonets ägare eller den som har antecknats som innehavare är skyldig att betala fordonsskatt för fordonet för den tid för vilken denne varit antecknad i registret som fordonets ägare respektive innehavare. Om såväl ägare som innehavare finns antecknade i registret, är det innehavaren som är skattskyldig. Finns det fler än en skattskyldig, är de solidariskt ansvariga för betalningen av skatten.

Om ett fordon som avställts eller ett oregriterat fordon används i trafik eller om uppgifter som antecknats i registret är oriktiga, är den skattskyldig som enligt fordonslagen

Gällande lydelse

borde ha varit antecknad som ägare eller innehavare i registret. Om det inte kan påvisas vem som är ägare eller innehavare eller om ett fordon som avställt eller ett oregistrerat fordon har använts utan ägarens eller innehavarens samtycke, är den skattskyldig i vars användning fordonet ska anses ha varit.

Som skattskyldig enligt 1 mom. betraktas även en fordonsägare som inte har registrerat sig trots att fordonets föregående ägare har gjort en sådan registreringsanmälan som avses i 64 § i fordonslagen. Om en fordonsägare har försummat registreringen, och den ägare som registrerat fordonet i sitt namn har åtagit sig att svara för skatten, bestäms skattskyldigheten enligt 6 § i denna lag. När en ägare som registrerar ett fordon i sitt namn inte åtar sig att svara för skatten, bestäms skattskyldigheten enligt 1 mom.

I fråga om solidariskt ansvariga skattskyldiga debiteras skatten hos den person som antecknats först i registret som fordonets ägare eller innehavare. Om skatten inte kan tas ut hos den som antecknats först som skattskyldig eller om det finns något annat särskilt skäl att ändra debiteringen, ska skatten debiteras hos någon annan solidariskt ansvarig skattskyldig.

Den som på brottslig väg har fått ett fordon i sin besittning är skyldig att betala skatt för den tid för vilken fordonets ägare eller innehavare har beviljats skattebefrielse enligt 19 § 1 mom. 1 punkten.

6 §

Åtagande att svara för skatt

När ett fordon överläts kan mottagaren åta sig att svara för skatten även för den tid som fordonet har varit i en sådan persons ägo som försummat att göra registreringsanmälan om överlåtelse av äganderätt enligt 64 § i fordonslagen. Bestämmelser om förfarande och skatteuppbörd vid åtagande att svara för skatt finns i 16 § i denna lag.

Om mottagaren åtar sig att svara för skatten enligt 1 mom. och betalar skatten, befrias överlåtaren från skattskyldighet. Om mottagaren meddelar att denne inte åtar sig att svara för skatten, betraktas mottagaren och den som

Föreslagen lydelse

borde ha varit antecknad som ägare eller innehavare i registret. Om det inte kan påvisas vem som är ägare eller innehavare eller om ett fordon som avställt eller ett oregistrerat fordon har använts utan ägarens eller innehavarens samtycke, är den skattskyldig i vars användning fordonet ska anses ha varit.

Som skattskyldig enligt 1 mom. betraktas även en fordonsägare som inte har registrerat sig trots att fordonets föregående ägare har gjort en sådan registreringsanmälan som avses i 83 § i fordonslagen. Om en fordonsägare har försummat registreringen, och den ägare som registrerat fordonet i sitt namn har åtagit sig att svara för skatten, bestäms skattskyldigheten enligt 6 § i denna lag. När en ägare som registrerar ett fordon i sitt namn inte åtar sig att svara för skatten, bestäms skattskyldigheten enligt 1 mom.

I fråga om solidariskt ansvariga skattskyldiga debiteras skatten hos den person som antecknats först i registret som fordonets ägare eller innehavare. Om skatten inte kan tas ut hos den som antecknats först som skattskyldig eller om det finns något annat särskilt skäl att ändra debiteringen, ska skatten debiteras hos någon annan solidariskt ansvarig skattskyldig.

Den som på brottslig väg har fått ett fordon i sin besittning är skyldig att betala skatt för den tid för vilken fordonets ägare eller innehavare har beviljats skattebefrielse enligt 19 § 1 mom. 1 punkten.

6 §

Åtagande att svara för skatt

När ett fordon överläts kan mottagaren åta sig att svara för skatten även för den tid som fordonet har varit i en sådan persons ägo som försummat att göra registreringsanmälan om överlåtelse av äganderätt enligt 83 § i fordonslagen. Bestämmelser om förfarande och skatteuppbörd vid åtagande att svara för skatt finns i 16 § i denna lag.

Om mottagaren åtar sig att svara för skatten enligt 1 mom. och betalar skatten, befrias överlåtaren från skattskyldighet. Om mottagaren meddelar att denne inte åtar sig att svara för skatten, betraktas mottagaren och den som

Gällande lydelse

överlåtitt fordonet som skattskyldiga för den tid fordonet varit i mottagarens respektive överlåtarens ägo enligt 5 och 8 §.

12 §

Skattefria fordon

Fria från fordonsskatt är

- 1) fordon som registrerats med C- eller CD-tecken enligt 66 a § i fordonslagen,
- 2) fordon som ägs eller innehas av Europeiska unionens institutioner belägna i Finland eller som på grundval av något annat internationellt avtal är skattefria,
- 3) fordon som har besiktats och registrerats som museifordon enligt 24 § fordonslagen,
- 4) räddningsbilar och ambulanser,
- 5) bussar (kategori M₂ och M₃),
- 6) militärfordon som uteslutande ägs och innehas av försvarsmakten och inte är införda i registret,
- 7) exportregistrerade fordon som är registrerade för utförsel ur landet i enlighet med bestämmelser som utfärdats med stöd av 66 § 2 mom. § i fordonslagen,
- 8) fordon som används tillfälligt i Finland på det sätt som avses i 66 f § i fordonslagen,
- 9) fordon som i enlighet med 66 f § i fordonslagen används med provnummerskyltar,
- 10) fordon som i enlighet med 66 f § i fordonslagen beviljats förflyttningstillstånd,
- 11) motorfordon i vilka huvudsakligen används trä- eller torvbaserat bränsle,
- 12) person-, paket- och specialbilar för vilka staten eller statliga inrättningar är skattskyldiga och som används av dessa, med undantag för fordon som ägs av affärsverk som avses i lagen om statliga affärsverk (1185/2002).

Föreslagen lydelse

överlåtitt fordonet som skattskyldiga för den tid fordonet varit i mottagarens respektive överlåtarens ägo enligt 5 och 8 §.

12 §

Skattefria fordon

Fria från fordonsskatt är

- 1) fordon som registrerats med C- eller CD-tecken enligt 99 § i fordonslagen,
- 2) fordon som ägs eller innehas av Europeiska unionens institutioner belägna i Finland eller som på grundval av något annat internationellt avtal är skattefria,
- 3) fordon som har besiktats och registrerats som museifordon enligt 36 § fordonslagen,
- 4) räddningsbilar och ambulanser,
- 5) bussar (kategori M₂ och M₃),
- 6) militärfordon som uteslutande ägs och innehas av försvarsmakten och inte är införda i registret,
- 7) exportregistrerade fordon som är registrerade för utförsel ur landet i enlighet med 109 § i fordonslagen,
- 8) fordon som i enlighet med 5 kap. i fordonslagen används tillfälligt i Finland,
- 9) fordon som i enlighet med 116 § i fordonslagen används med provnummerskyltar,
- 10) fordon som i enlighet med 117 § i fordonslagen beviljats förflyttningstillstånd,
- 11) motorfordon i vilka huvudsakligen används trä- eller torvbaserat bränsle,
- 12) person-, paket- och specialbilar för vilka staten eller statliga inrättningar är skattskyldiga och som används av dessa, med undantag för fordon som ägs av affärsverk som avses i lagen om statliga affärsverk (1062/2010).

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om alkoholås

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om alkoholås (730/2016) 3 §, sådan den lyder i lag 944/2018, som följer:

Gällande lydelse

3 §

Godkännande av modeller för alkoholås

Det är förbjudet att släppa ut på marknaden och ta i bruk ett alkoholås, om modellen för alkoholåset inte har godkänts av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska godkänna modeller för alkoholås som uppfyller

1) kraven i standarderna SFS-EN 50436-1 eller SFS-EN 50436-2 eller de nationella krav som föreskrivs i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som motsvarar nivån i de nämnda standarderna, och

2) de tekniska krav som *fordonslagen (1090/2002) och bestämmelser som utfärdats med stöd av den* ställer på anordningar som monteras i fordon.

Den som ansöker om godkännande av en modell för alkoholås ska i sin ansökan visa att kraven enligt 2 mom. 1 punkten uppfylls genom en utredning över överensstämmelse som

Föreslagen lydelse

3 §

Godkännande av modeller för alkoholås

Det är förbjudet att släppa ut på marknaden och ta i bruk ett alkoholås, om modellen för alkoholåset inte har godkänts av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska godkänna modeller för alkoholås som uppfyller

1) kraven i standarderna SFS-EN 50436-1 eller SFS-EN 50436-2 eller de nationella krav som föreskrivs i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som motsvarar nivån i de nämnda standarderna, och

2) de tekniska krav som *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga, eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon* ställer på anordningar som monteras i fordon.

Den som ansöker om godkännande av en modell för alkoholås ska i sin ansökan visa att kraven enligt 2 mom. 1 punkten uppfylls genom en utredning över överensstämmelse som

Gällande lydelse

lämnats av en sådan teknisk tjänst som avses i 5 §.

På Transport- och kommunikationsverket tillämpas bestämmelserna om godkännandemyndighet i 49 § 2 mom. i fordonslagen när verket sköter uppgifter som avses i 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket informerar om de standarder som avses i 2 mom. 1 punkten på finska och svenska.

Föreslagen lydelse

lämnats av en sådan teknisk tjänst som avses i 5 §.

På Transport- och kommunikationsverket tillämpas bestämmelserna om godkännandemyndighet i 72 § 3 mom. i fordonslagen (/) när verket sköter uppgifter som avses i 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket informerar om de standarder som avses i 2 mom. 1 punkten på finska och svenska.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 1, 21, 34 d och 34 e §, sådana de lyder, 1 § i lagarna 5/2009 och 313/2018, 21 § i lag 370/2018, 34 d § i lag 561/2016 och 34 e § i lagarna 561/2016, 1192/2016 och 313/2018, som följer:

Gällande lydelse

1 §

För personbilar (kategori M₁), paketbilar (kategori N₁) och sådana bussar (kategori M₂) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (*registret*) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den.

21 §

Fria från bilskatt är räddningsbilar, ambulanser, veterinärbilar och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Närmare bestämmelser om villkoren för befrielsen från skatt utfärdas genom förordning.

Fria från bilskatt är husbilar vars egenmassa är minst 2 500 kilogram och där inkvarteringsutrymmets inre höjd är minst 1,85 meter på ett område vars bredd är minst 0,40 meter och längd minst 1,30 meter i bilens längdriktning. Utöver den utrustning som anges i 22 § i *fordonslagen* ska bilens inkvarteringsutrymme dessutom vara utrustat åtminstone med ett ordentligt fastsatt kylförvaringsutrymme och värmeaggregat för inkvarteringsutrymmet.

Föreslagen lydelse

1 §

För personbilar (kategori M₁), paketbilar (kategori N₁) och sådana bussar (kategori M₂) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (*registret*) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (/) och med stöd av den.

21 §

Fria från bilskatt är räddningsbilar, ambulanser, veterinärbilar och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Närmare bestämmelser om villkoren för befrielsen från skatt utfärdas genom förordning.

Fria från bilskatt är husbilar vars egenmassa är minst 2 500 kilogram och där inkvarteringsutrymmets inre höjd är minst 1,85 meter på ett område vars bredd är minst 0,40 meter och längd minst 1,30 meter i bilens längdriktning. Utöver den utrustning som anges i *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda*

Gällande lydelse

Bilar i kategori M₁ vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

Fordon i kategorierna L1, L2, L1e, L2e och L6e är skattefria.

34 d §

Bilskatt betalas tillbaka på ansökan, om ett i Finland beskattat fordon förs ut ur landet för permanent bruk någon annanstans än i Finland (*återbäring vid utförsel*). Av skatten betalas det tillbaka ett belopp som tas ut för ett likadant fordon, om det beskattas som begagnat vid den tidpunkt då fordonet förs ut ur Finland.

Av skatten betalas inte högre belopp tillbaka än vad som betalats i skatt för fordonet. Skatt återbärs inte heller till den del fordonets värde eller den skatt som ska betalas för fordonet har stigit till följd av ändringsarbete som har utförts eller utrustning som har monterats efter beskattningen. Om skatt betalas tillbaka för ett fordon för vilket skatten nedsatts med stöd av denna lag, minskas det belopp som ska betalas tillbaka med den andel av skattenedsättningen som skulle tas ut om fordonet vid tidpunkten för ansökan om återbäring överläts till annan användning än sådan som berättigar till nedsatt skatt. Skatt betalas inte tillbaka för fordon som inte i behörig ordning har anmälts för beskattning. Om det belopp som ska betalas tillbaka är mindre än 500 euro betalas det inte tillbaka. Skatt betalas inte heller tillbaka för ett fordon om det vid tidpunkten för utförseln har förflutit 10 år eller en längre tid från det att fordonet första gången togs i bruk. En försätsättning för återbäring är att fordonet är i trafikdugligt skick när användningen i Finland upphör. För återbäring krävs det också att fordonet har avställts i Finland i enlighet med 66 c § i fordonslagen.

Återbäring vid utförsel får sökas av den som i egenskap av ägare till fordonet för ut det ur landet för att brukas någon annanstans än i Finland. Har förskottsåterbäring enligt 34 e §

Föreslagen lydelse

för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG ska bilens inkvarteringsutrymme dessutom vara utrustat åtminstone med ett ordentligt fastsatt kylförvaringsutrymme och värmeaggregat för inkvarteringsutrymmet.

Bilar i kategori M₁ vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

Fordon i kategorierna L1, L2, L1e, L2e och L6e är skattefria.

34 d §

Bilskatt betalas tillbaka på ansökan, om ett i Finland beskattat fordon förs ut ur landet för permanent bruk någon annanstans än i Finland (*återbäring vid utförsel*). Av skatten betalas det tillbaka ett belopp som tas ut för ett likadant fordon, om det beskattas som begagnat vid den tidpunkt då fordonet förs ut ur Finland.

Av skatten betalas inte högre belopp tillbaka än vad som betalats i skatt för fordonet. Skatt återbärs inte heller till den del fordonets värde eller den skatt som ska betalas för fordonet har stigit till följd av ändringsarbete som har utförts eller utrustning som har monterats efter beskattningen. Om skatt betalas tillbaka för ett fordon för vilket skatten nedsatts med stöd av denna lag, minskas det belopp som ska betalas tillbaka med den andel av skattenedsättningen som skulle tas ut om fordonet vid tidpunkten för ansökan om återbäring överläts till annan användning än sådan som berättigar till nedsatt skatt. Skatt betalas inte tillbaka för fordon som inte i behörig ordning har anmälts för beskattning. Om det belopp som ska betalas tillbaka är mindre än 500 euro betalas det inte tillbaka. Skatt betalas inte heller tillbaka för ett fordon om det vid tidpunkten för utförseln har förflutit 10 år eller en längre tid från det att fordonet första gången togs i bruk. En försätsättning för återbäring är att fordonet är i trafikdugligt skick när användningen i Finland upphör. För återbäring krävs det också att fordonet har avställts i Finland i enlighet med 112 § i fordonslagen.

Återbäring vid utförsel får sökas av den som i egenskap av ägare till fordonet för ut det ur landet för att brukas någon annanstans än i

Gällande lydelse

betalats för fordonet, betalas dock återbäring vid utförsel till mottagaren av förskottsåterbäringen. Förskottsåterbäringen dras av från det belopp som betalas i återbäring vid utförsel. Om förskottsåterbäringen är större än återbäringen vid utförsel, ska den överskridande delen återkrävas av mottagaren av återbäringen.

Ansökan om återbäring vid utförsel ska lämnas till skattemyndigheten senast 14 dagar innan fordonet förs ut. Den som ansöker om återbäring ska ge skattemyndigheterna möjlighet att inspektera fordonet innan det förs ut ur landet och lägga fram behövlig utredning om att förutsättningarna för återbäring har uppfyllts.

Om ett fordon för vilket skatt har betalats tillbaka registreras eller tas i bruk i Finland på nytt, beskattas fordonet enligt de bestämmelser som gäller för beskattning av begagnade fordon, utan beaktande av tidigare verkställd beskattning av fordonet i Finland. Har det förflutit mindre än sex månader från betalningen av återbäringen kan det värde som bestämts för återbäringen vid utförsel anses utgöra fordonets beskattningsvärde.

34 e §

Den skattskyldige kan ansöka om återbäring vid utförsel på förhand (*förskottsåterbäring*), om ett fordon som för första gången tas i bruk i Finland är avsett att användas i Finland i högst fem år på grundval av ett tidsbundet hyresavtal. En förutsättning för återbäring är att den sökande visar att uthyraren har etablerat sig inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och med regelbunden uthyrning av fordon som sin affärsverksamhet. Ansökan om förskottsåterbäring ska göras hos skattemyndigheten samtidigt som skattedeklarationen för fordonet lämnas in. Förskottsåterbäringen uppgår till det belopp som vid det tidsbundna hyresavtalets utgång skulle tas ut i skatt enligt 11 b § 3 mom. Förskottsåterbäringen för ett fordon som förts in som begagnat beräknas på grundval av skatten enligt 8 a § och med det avdrag som avses i 11 b § 3 mom.

Om ett tidsbundet hyresavtal som utgjort grund för utbetald förskottsåterbäring ändras,

Föreslagen lydelse

Finland. Har förskottsåterbäring enligt 34 e § betalats för fordonet, betalas dock återbäring vid utförsel till mottagaren av förskottsåterbäringen. Förskottsåterbäringen dras av från det belopp som betalas i återbäring vid utförsel. Om förskottsåterbäringen är större än återbäringen vid utförsel, ska den överskridande delen återkrävas av mottagaren av återbäringen.

Ansökan om återbäring vid utförsel ska lämnas till skattemyndigheten senast 14 dagar innan fordonet förs ut. Den som ansöker om återbäring ska ge skattemyndigheterna möjlighet att inspektera fordonet innan det förs ut ur landet och lägga fram behövlig utredning om att förutsättningarna för återbäring har uppfyllts.

Om ett fordon för vilket skatt har betalats tillbaka registreras eller tas i bruk i Finland på nytt, beskattas fordonet enligt de bestämmelser som gäller för beskattning av begagnade fordon, utan beaktande av tidigare verkställd beskattning av fordonet i Finland. Har det förflutit mindre än sex månader från betalningen av återbäringen kan det värde som bestämts för återbäringen vid utförsel anses utgöra fordonets beskattningsvärde.

34 e §

Den skattskyldige kan ansöka om återbäring vid utförsel på förhand (*förskottsåterbäring*), om ett fordon som för första gången tas i bruk i Finland är avsett att användas i Finland i högst fem år på grundval av ett tidsbundet hyresavtal. En förutsättning för återbäring är att den sökande visar att uthyraren har etablerat sig inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och med regelbunden uthyrning av fordon som sin affärsverksamhet. Ansökan om förskottsåterbäring ska göras hos skattemyndigheten samtidigt som skattedeklarationen för fordonet lämnas in. Förskottsåterbäringen uppgår till det belopp som vid det tidsbundna hyresavtalets utgång skulle tas ut i skatt enligt 11 b § 3 mom. Förskottsåterbäringen för ett fordon som förts in som begagnat beräknas på grundval av skatten enligt 8 a § och med det avdrag som avses i 11 b § 3 mom.

Om ett tidsbundet hyresavtal som utgjort grund för utbetald förskottsåterbäring ändras,

Gällande lydelse

ska mottagaren av förskottsåterbäringen anmäla ändringen hos skattemyndigheten. Skatteförvaltningen får meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet för återbäring vid utförsel och förskottsåterbäring, om de uppgifter som ska lämnas i ansökan och de handlingar som ska lämnas i samband med ansökan samt om tidpunkten för, innehållet i och förfaringssättet för anmälan om ändring av hyresavtal.

Om det till följd av en ändring av hyresavtalet eller av någon annan orsak konstateras att förskottsåterbäring beviljats till ett för stort belopp, återkrävs den överskjutande delen av den som fått återbäringen. Hela förskottsåterbäringen återkrävs om fordonet används i trafik i Finland efter utgången av det tidsbundna avtal som uppgetts till skattemyndigheten eller om återbäring vid utförsel inte söks för fordonet inom trettio dagar från utgången av det tidsbundna avtalet. Förskottsåterbäring återkrävs dock inte om fordonet har skrotats eller annars förstörts och en anteckning om detta gjorts i trafik- och transportregistret i enlighet med 66 e § i fordonslagen. Beslut om återkrav av förskottsåterbäring ska fattas senast inom ett år från ingången av det kalenderår som följer på utgången av det tidsbundna hyresavtal för fordonet som uppgetts till skattemyndigheten. På återkrav av förskottsåterbäring i de fall som avses i detta moment tas skattetillägg ut med iakttagande av lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

Föreslagen lydelse

ska mottagaren av förskottsåterbäringen anmäla ändringen hos skattemyndigheten. Skatteförvaltningen får meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet för återbäring vid utförsel och förskottsåterbäring, om de uppgifter som ska lämnas i ansökan och de handlingar som ska lämnas i samband med ansökan samt om tidpunkten för, innehållet i och förfaringssättet för anmälan om ändring av hyresavtal.

Om det till följd av en ändring av hyresavtalet eller av någon annan orsak konstateras att förskottsåterbäring beviljats till ett för stort belopp, återkrävs den överskjutande delen av den som fått återbäringen. Hela förskottsåterbäringen återkrävs om fordonet används i trafik i Finland efter utgången av det tidsbundna avtal som uppgetts till skattemyndigheten eller om återbäring vid utförsel inte söks för fordonet inom trettio dagar från utgången av det tidsbundna avtalet. Förskottsåterbäring återkrävs dock inte om fordonet har skrotats eller annars förstörts och en anteckning om detta gjorts i trafik- och transportregistret i enlighet med 115 § i fordonslagen. Beslut om återkrav av förskottsåterbäring ska fattas senast inom ett år från ingången av det kalenderår som följer på utgången av det tidsbundna hyresavtal för fordonet som uppgetts till skattemyndigheten. På återkrav av förskottsåterbäring i de fall som avses i detta moment tas skattetillägg ut med iakttagande av lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) 1 och 4 §, sådana de lyder, 1 § i lagarna 503/2018 och 537/2020 och 4 § delvis ändrad i lagarna 864/2018 och 537/2020, som följer:

Gällande lydelse

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hiss säkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018), strålsäkerhetslagen (859/2018) och luftfartslagen (864/2014), om inte något annat föreskrivs i de lagarna.

Lagen tillämpas dessutom på sådana åtgärder av kontrollmyndigheterna som gäller produkter som omfattas av tillämpningsområdet för de lagar som nämns i 1 mom. och som avses i artiklarna 27–29 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, nedan *NLF-förordningen*, om inte något annat föreskrivs i de nämnda lagarna.

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hiss säkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018), strålsäkerhetslagen (859/2018), luftfartslagen (864/2014) och *fördonslagen* (/), om inte något annat föreskrivs i de lagarna.

Lagen tillämpas dessutom på sådana åtgärder av kontrollmyndigheterna som gäller produkter som omfattas av tillämpningsområdet för de lagar som nämns i 1 mom. och som avses i artiklarna 27–29 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, nedan *NLF-förordningen*, om inte något annat föreskrivs i de nämnda lagarna.

Gällande lydelse

4 §

Tillsynsmyndigheter

Säkerhets- och kemikalieverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag.

Tullen är den myndighet som svarar för de yttre gränskontrollerna enligt artiklarna 27–29 i NLF-förordningen och som övervakar att exportförbudet enligt 23 § och föreläggandet om förstöring enligt 25 § iakttas vid den yttre gränsen.

Strålsäkerhetscentralen är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i strålsäkerhetslagen.

Transport- och kommunikationsverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i luftfartslagen.

Föreslagen lydelse

4 §

Tillsynsmyndigheter

Säkerhets- och kemikalieverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag.

Tullen är den myndighet som svarar för de yttre gränskontrollerna enligt artiklarna 27–29 i NLF-förordningen och som övervakar att exportförbudet enligt 23 § och föreläggandet om förstöring enligt 25 § iakttas vid den yttre gränsen.

Strålsäkerhetscentralen är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i strålsäkerhetslagen.

Transport- och kommunikationsverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i luftfartslagen *och fordonslagen*.

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift (971/2017) 4 §, sådan den lyder i lag 961/2018, som följer:

Gällande lydelse

4 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas till en fysisk person som under åren 2018–2021 konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven.

Understöd beviljas, om

1) konverteringen till gas- eller etanoldrift har gjorts i enlighet med de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 7 § i fordonslagen (1090/2002) har meddelat om ändring av bilars och bilsläpvnars konstruktion,

2) det i trafik- och transportregistret antecknas att personbilen använder gas som den enda drivkraften eller som enda drivkraft, eller

3) det vid en ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas att också höginblandad etanol kan användas som drivkraft för bilen, och

4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

Konverteringsstöd kan betalas endast en gång för en och samma bil. En och samma person kan beviljas konverteringsstöd högst en gång per kalenderår.

Föreslagen lydelse

4 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas till en fysisk person som under åren 2018–2021 konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven.

Understöd beviljas, om

1) konverteringen till gas- eller etanoldrift har gjorts i enlighet med de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 7 § i fordonslagen (/) har meddelat om ändring av bilars och bilsläpvnars konstruktion,

2) det i trafik- och transportregistret antecknas att personbilen använder gas som den enda drivkraften eller som enda drivkraft, eller

3) det vid en ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas att också höginblandad etanol kan användas som drivkraft för bilen, och

4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

Konverteringsstöd kan betalas endast en gång för en och samma bil. En och samma person kan beviljas konverteringsstöd högst en gång per kalenderår.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av 5 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen (559/2012) 5 § som följer:

Gällande lydelse

5 §

Straffbestämmelser

Den som

1) bedriver yrkesmässig persontrafik med personbil eller med ett sådant fordon i kategori N som avses i 10 § i fordonslagen (1090/2002) utan ett sådant taxitillstånd som krävs enligt överenskommelsen om taxitrafik, eller

2) bedriver taxitrafik i strid med bestämmelserna i artikel 3 eller 4 i överenskommelsen om taxitrafik,

ska för *olovligt utförande av taxitrafik mellan Finland och Sverige* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som försummar skyldigheterna enligt artikel 5 i överenskommelsen om taxitrafik att registrera transporten i en taxameter, medföra relevanta dokument i bilen och visa upp dokument, ska för *trafiktillståndsförseelse mot överenskommelsen mellan Finland och Sverige om taxitrafik* dömas till böter.

Föreslagen lydelse

5 §

Straffbestämmelser

Den som

1) bedriver yrkesmässig persontrafik med personbil eller med ett sådant fordon i kategori N som avses i 20 § i fordonslagen (/) utan ett sådant taxitillstånd som krävs enligt överenskommelsen om taxitrafik, eller

2) bedriver taxitrafik i strid med bestämmelserna i artikel 3 eller 4 i överenskommelsen om taxitrafik,

ska för *olovligt utförande av taxitrafik mellan Finland och Sverige* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som försummar skyldigheterna enligt artikel 5 i överenskommelsen om taxitrafik att registrera transporten i en taxameter, medföra relevanta dokument i bilen och visa upp dokument, ska för *trafiktillståndsförseelse mot överenskommelsen mellan Finland och Sverige om taxitrafik* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 3 § 1 mom. 1 punkten samt 42 och 44 §, sådana de lyder, 3 § 1 mom. 1 punkten i lag 1505/2019, 42 § i lagarna 301/2018 och 371/2019 samt 44 § i lagarna 301/2018 och 984/2018, som följer:

Gällande lydelse

3 §

Transport av personer och gods på väg

För transport av personer eller gods på väg i förtjänstsyfte mot ersättning (*yrkesmässig transport på väg*) behövs tillstånd. Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare*, behövs för

1) yrkesmässig transport av personer på väg med en i fordonslagen (1090/2002) avsedd buss (*persontrafikillstånd*), eller

42 §

Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter

I detta kapitel avses med

1) *kör- och vilotidsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

2) *färdskrivarförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr

Föreslagen lydelse

3 §

Transport av personer och gods på väg

För transport av personer eller gods på väg i förtjänstsyfte mot ersättning (*yrkesmässig transport på väg*) behövs tillstånd. Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare*, behövs för

1) yrkesmässig transport av personer på väg med en i fordonslagen (/) avsedd buss (*persontrafikillstånd*), eller

42 §

Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter

I detta kapitel avses med

1) *kör- och vilotidsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

2) *färdskrivarförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr

Gällande lydelse

165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) (FördrS 66/1999), sådan den lyder ändrad i den femte ändringen av den 27–29 oktober 2004 samt i den sjätte ändringen av den 29 och 30 oktober 2008 (FördrS 63–64/2010),

4) *färdskrivare* mekaniska och digitala färdskrivare,

5) *färdskrivarkort* sådana verkstads-, förar-, företags- och kontrollkort som används i digitala färdskrivare,

6) *företag* den som utför sådana transporter som omfattas av tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen,

7) *förare* den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det,

8) *verkstad* den som har ett tillstånd enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av färdskrivare,

9) *tillsynsmyndighet* polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna,

10) *förare som är egenföretagare* en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller godstransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik*, med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett tillstånd enligt 3 § i denna lag, och

Föreslagen lydelse

165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) (FördrS 66/1999), sådan den lyder ändrad i den femte ändringen av den 27–29 oktober 2004 samt i den sjätte ändringen av den 29 och 30 oktober 2008 (FördrS 63–64/2010),

4) *färdskrivare* mekaniska och digitala färdskrivare,

5) *färdskrivarkort* sådana verkstads-, förar-, företags- och kontrollkort som används i digitala färdskrivare,

6) *företag* den som utför sådana transporter som omfattas av tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen,

7) *förare* den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det,

8) *verkstad* den som har ett tillstånd enligt 180 § i fordonslagen för installation och reparation av färdskrivare,

9) *tillsynsmyndighet* polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna,

10) *förare som är egenföretagare* en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller godstransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik*, med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett tillstånd enligt 3 § i denna lag, och

Gällande lydelse

- a) som arbetar för egen räkning,
- b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,
- c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och
- d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,

11) *arbets tid* vad gäller förare som är egenföretagare hela den tidsperiod, mellan arbetets början och dess slut, som ägnas åt arbete som avser vägtransporter och under vilken föraren befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt andra uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga,

12) *sammanlagd arbets tid* summan av de arbetstimmar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera kunder,

13) *arbets plats*

- a) den ort där det företag som en förare som är egenföretagare äger har sitt huvudkontor,
- b) det fordon som föraren använder vid utförandet av sina uppgifter,
- c) andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter,

14) *vecka* den period som börjar måndag klockan 00.00 och slutar följande söndag klockan 24.00,

15) *nattetid* perioden mellan klockan 01.00 och klockan 05.00.

44 §

Utfärdande av färdskrivarkort

Transport- och kommunikationsverket utfärdar verkstadskort till en sökande som har beviljats tillstånd enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av digitala färdskrivare.

Transport och kommunikationsverket utfärdar förarkort till en sökande som

- 1) har kör rätt för ett fordon som avses i artikel 3.1 i färdskrivarförordningen,
- 2) har sin normala hemvist enligt artikel 26 i färdskrivarförordningen i Finland, och

Föreslagen lydelse

- a) som arbetar för egen räkning,
- b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,
- c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och
- d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,

11) *arbets tid* vad gäller förare som är egenföretagare hela den tidsperiod, mellan arbetets början och dess slut, som ägnas åt arbete som avser vägtransporter och under vilken föraren befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt andra uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga,

12) *sammanlagd arbets tid* summan av de arbetstimmar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera kunder,

13) *arbets plats*

- a) den ort där det företag som en förare som är egenföretagare äger har sitt huvudkontor,
- b) det fordon som föraren använder vid utförandet av sina uppgifter,
- c) andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter,

14) *vecka* den period som börjar måndag klockan 00.00 och slutar följande söndag klockan 24.00,

15) *nattetid* perioden mellan klockan 01.00 och klockan 05.00.

44 §

Utfärdande av färdskrivarkort

Transport- och kommunikationsverket utfärdar verkstadskort till en sökande som har beviljats tillstånd enligt 180 § i fordonslagen för installation och reparation av digitala färdskrivare.

Transport och kommunikationsverket utfärdar förarkort till en sökande som

- 1) har kör rätt för ett fordon som avses i artikel 3.1 i färdskrivarförordningen,
- 2) har sin normala hemvist enligt artikel 26 i färdskrivarförordningen i Finland, och

Gällande lydelse

3) inte har ett giltigt förarkort eller som har gjort en ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid löpt ut.

Förarkort utfärdas också till en sökande som begär att ett förarkort som utfärdats i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen ska bytas ut i Finland på det sätt som anges i artikel 30 i färdskrivarförordningen.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar ett företagskort till en sökande som är antecknad i Patent- och registerstyrelsens och Skatteförvaltningens företags- och organisationsdatasystem.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar kontrollkort till en tillsynsmyndighet på ansökan.

Närmare bestämmelser om ansökan om färdskrivarkort, förnyelse av färdskrivarkort, kortinnehavarens anmälningsskyldighet samt om kortens giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

3) inte har ett giltigt förarkort eller som har gjort en ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid löpt ut.

Förarkort utfärdas också till en sökande som begär att ett förarkort som utfärdats i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen ska bytas ut i Finland på det sätt som anges i artikel 30 i färdskrivarförordningen.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar ett företagskort till en sökande som är antecknad i Patent- och registerstyrelsens och Skatteförvaltningens företags- och organisationsdatasystem.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar kontrollkort till en tillsynsmyndighet på ansökan.

Närmare bestämmelser om ansökan om färdskrivarkort, förnyelse av färdskrivarkort, kortinnehavarens anmälningsskyldighet samt om kortens giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

11.

Lag

om ändring av 2 och 30 § i trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i trafikförsäkringslagen (460/2016) 2 och 30 §, av dem 2 § sådan den lyder i lag 244/2020, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fordon* ett motorfordon som är avsett att framdrivas med mekanisk kraft längs marken men inte på spår, samt en kopplad eller fristående släpvagn,

2) *direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet,

3) *försäkringsbolag* ett försäkringsbolag eller annat försäkringsföretag som har fått koncession att bedriva sådan försäkringsverksamhet som avses i direktivet,

4) *försäkringstagare* den som ingått ett försäkringsavtal med ett försäkringsbolag,

5) *den försäkrade* den till vars förmån försäkringen gäller,

6) *trafikskada* personskada eller sakskada som orsakats av användning av ett fordon i trafik,

7) *register* det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),

8) *fordonets innehavare* den innehavare av ett fordon som antecknats i registret eller, om fordonet inte behöver antecknas i registret, den i vars besittning fordonet har överlåtits permanent,

9) *fordonets stadigvarande hemort* den stat i vilken registreringsskylten, försäkringsskylten eller identifieringsmärket på ett fordon har

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fordon* ett motorfordon som är avsett att framdrivas med mekanisk kraft längs marken men inte på spår, samt en kopplad eller fristående släpvagn,

2) *direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet,

3) *försäkringsbolag* ett försäkringsbolag eller annat försäkringsföretag som har fått koncession att bedriva sådan försäkringsverksamhet som avses i direktivet,

4) *försäkringstagare* den som ingått ett försäkringsavtal med ett försäkringsbolag,

5) *den försäkrade* den till vars förmån försäkringen gäller,

6) *trafikskada* personskada eller sakskada som orsakats av användning av ett fordon i trafik,

7) *register* det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),

8) *fordonets innehavare* den innehavare av ett fordon som antecknats i registret eller, om fordonet inte behöver antecknas i registret, den i vars besittning fordonet har överlåtits permanent,

9) *fordonets stadigvarande hemort* den stat i vilken registreringsskylten, försäkringsskylten eller identifieringsmärket på ett fordon har

Gällande lydelse

utfärdats, eller om sådana inte krävs, den stat där fordonets innehavare har stadigvarande bostadsort, eller om ingen registreringsskylt finns eller den är falsk eller olaglig, den stat där trafikskadan har inträffat,

10) *avställning* att ett fordon som registrerats första gången tillfälligt tas ur trafik och att uppgift om detta införs i registret,

11) *slutlig avregistrering* att ett fordon som registrerats första gången slutligt tas ur trafik i Finland och att uppgift om detta införs i registret,

12) *EES-stat* en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

13) *tredjeland* en annan stat än en EES-stat,

14) *nationell byrå* en specialorganisation som har inrättats i enlighet med rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa och som är ett gemensamt organ för de försäkringsföretag som i respektive stat har koncession för bedrivande av försäkringsrörelse som innefattar trafikförsäkring,

15) *gröna kortsystemet* det internationella försäkringssystem som förvaltas av försäkringsgivarnas nationella byråer,

16) *grönt kort* ett internationellt försäkringsbevis som ett försäkringsbolag utfärdar i enlighet med den rekommendation som avses i punkt 14,

17) *ersättningsorgan* det i artikel 10 i direktivet avsedda organ som ansvarar för betalning av ersättning,

18) *förflyttningsförsäkring* en tidsbunden trafikförsäkring som beviljas för förflyttnings-tillstånd som avses i 66 f § i fordonslagen (1090/2002),

19) *trafikled* allmän eller enskild väg, gata, byggnadsplaneväg, snöskoterled och torg samt annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik,

20) *dataskyddsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

Föreslagen lydelse

utfärdats, eller om sådana inte krävs, den stat där fordonets innehavare har stadigvarande bostadsort, eller om ingen registreringsskylt finns eller den är falsk eller olaglig, den stat där trafikskadan har inträffat,

10) *avställning* att ett fordon som registrerats första gången tillfälligt tas ur trafik och att uppgift om detta införs i registret,

11) *slutlig avregistrering* att ett fordon som registrerats första gången slutligt tas ur trafik i Finland och att uppgift om detta införs i registret,

12) *EES-stat* en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

13) *tredjeland* en annan stat än en EES-stat,

14) *nationell byrå* en specialorganisation som har inrättats i enlighet med rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa och som är ett gemensamt organ för de försäkringsföretag som i respektive stat har koncession för bedrivande av försäkringsrörelse som innefattar trafikförsäkring,

15) *gröna kortsystemet* det internationella försäkringssystem som förvaltas av försäkringsgivarnas nationella byråer,

16) *grönt kort* ett internationellt försäkringsbevis som ett försäkringsbolag utfärdar i enlighet med den rekommendation som avses i punkt 14,

17) *ersättningsorgan* det i artikel 10 i direktivet avsedda organ som ansvarar för betalning av ersättning,

18) *förflyttningsförsäkring* en tidsbunden trafikförsäkring som beviljas för förflyttnings-tillstånd som avses i 117 § i fordonslagen (/),

19) *trafikled* allmän eller enskild väg, gata, byggnadsplaneväg, snöskoterled och torg samt annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik,

20) *dataskyddsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

Gällande lydelse

30 §

Användningsförbud för fordon

Det är förbjudet att i trafik använda fordon vars försäkringsplikt har försummats.

Bestämmelser om myndigheternas befogenheter vid övervakning av förbudet finns i 84 § i fordonslagen.

Föreslagen lydelse

30 §

Användningsförbud för fordon

Det är förbjudet att i trafik använda fordon vars försäkringsplikt har försummats.

Bestämmelser om myndigheternas befogenheter vid övervakning av förbudet finns i 198 § i fordonslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

12.

Lag

om ändring av 3 och 13 § i terrängtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i terrängtrafiklagen (1710/1995) 3 och 13 §, sådana de lyder, 3 § delvis ändrad i lag 1306/2018 och 13 § delvis ändrad i lagarna 572/2014 och 1306/2018, som följer:

Gällande lydelse

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *motordrivet fordon* i 3 § 2 punkten i fordonslagen (1090/2002) avsedda fordon, och
- 2) *terräng* markområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordons-, spår- eller lufttrafik.

13 §

Snöskoterled

En allmän rätt att under den tid marken är snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts från terrängen genom utmärkning (*snöskoterled*) kan grundas så som föreskrivs i denna lag. Med tung snöskoter som avses i 16 § 2 mom. i fordonslagen får köras på en för ändamålet lämpad snöskoterled. Bedömningen av snöskoterledens lämplighet för körning med tung snöskoter görs av den i 14 § i denna lag avsedda ansvariga för leden. Rätt till körning med tung snöskoter på en snöskoterled anges med en tilläggsskylt som sätts upp i samband med vägmärket Snöskoterled.

En snöskoterled är en i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen angiven väg som är avsedd för snöskotertrafik. Till en snöskoterled kan även höras sådana rastområden för vilka det finns ett permanent behov och serviceområden för leden.

Föreslagen lydelse

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *motordrivet fordon* i 2 § 27 punkten i fordonslagen (/) avsedda fordon, och
- 2) *terräng* markområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordons-, spår- eller lufttrafik.

13 §

Snöskoterled

En allmän rätt att under den tid marken är snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts från terrängen genom utmärkning (*snöskoterled*) kan grundas så som föreskrivs i denna lag. Med tung snöskoter som avses i 24 § 2 mom. i fordonslagen får köras på en för ändamålet lämpad snöskoterled. Bedömningen av snöskoterledens lämplighet för körning med tung snöskoter görs av den i 14 § i denna lag avsedda ansvariga för leden. Rätt till körning med tung snöskoter på en snöskoterled anges med en tilläggsskylt som sätts upp i samband med vägmärket Snöskoterled.

En snöskoterled är en i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen angiven väg som är avsedd för snöskotertrafik. Till en snöskoterled kan även höras sådana rastområden för vilka det finns ett permanent behov och serviceområden för leden.

Gällande lydelse

Beslut om anläggande och indragning av snöskoterleder på skyddsområden enligt naturvårdslagen (1096/1996) som tillhör staten fattas av Forststyrelsen. I stället för bestämmelserna i detta kapitel, med undantag för 20 och 21 §, tillämpas på dessa leder de villkor som ställts i Forststyrelsens beslut. Om en snöskoterled anläggs på ett enskilt naturskyddsområde tillämpas vad som i naturvårdslagen föreskrivs om inrättande av dessa områden.

Inom ett ödemarksområde som avses i ödemarkslagen (62/1991) kan en snöskoterled anläggas genom ett beslut i underhålls- och dispositionsplanen för området.

Föreslagen lydelse

Beslut om anläggande och indragning av snöskoterleder på skyddsområden enligt naturvårdslagen (1096/1996) som tillhör staten fattas av Forststyrelsen. I stället för bestämmelserna i detta kapitel, med undantag för 20 och 21 §, tillämpas på dessa leder de villkor som ställts i Forststyrelsens beslut. Om en snöskoterled anläggs på ett enskilt naturskyddsområde tillämpas vad som i naturvårdslagen föreskrivs om inrättande av dessa områden.

Inom ett ödemarksområde som avses i ödemarkslagen (62/1991) kan en snöskoterled anläggas genom ett beslut i underhålls- och dispositionsplanen för området.

Denna lag träder i kraft den 20 .

13.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 1285/2019, som följer:

Gällande lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019) och en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019).

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019), en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019) och en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

14.

Lag

om ändring av 2 och 175 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 2 § 1 mom. 21 punkten och 175 § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

21) *fordon* en i fordonslagen (1090/2002) avsedd anordning som är avsedd för färd på marken och inte löper på skenor,

175 §

Delgivning av beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse

Ett beslut om en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen. Om ett fordonets ägare eller innehavare är en juridisk person ska beslutet delges den i 3 § 23 punkten i fordonslagen avsedda person som ansvarar för användningen av en bil.

Ett beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse ska sändas utan dröjsmål och senast inom 30 dagar från dagen för förseelsen.

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

21) *fordon* en i 2 § 1 punkten i fordonslagen (/) avsedd anordning som är avsedd för färd på marken och inte löper på skenor,

175 §

Delgivning av beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse

Ett beslut om en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen. Om ett fordonets ägare eller innehavare är en juridisk person ska beslutet delges den i 90 § i fordonslagen avsedda person som ansvarar för användningen av en bil.

Ett beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse ska sändas utan dröjsmål och senast inom 30 dagar från dagen för förseelsen.

Denna lag träder i kraft den 20 .