

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen, vägtrafiklagen och av 3 § i bilskattelagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det att fordonslagen, vägtrafiklagen och bilskattelagen ändras.

Genom lagändringarna förnyas bemyndigandena att utfärda bestämmelser och föreskrifter om fordon samt ändras arbetsfördelningen mellan kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket i fråga om utfärdande av normer om fordon.

Bemyndigandena att utfärda detaljerade normer om de tekniska kraven på andra fordon än bilar och deras släpvagnar ska överföras till Trafiksäkerhetsverket. I fortsättningen ska Trafiksäkerhetsverket utfärda detaljerade tekniska föreskrifter om motorcyklar, mopeder, traktorer, trafiktraktorer, motorredskap och cyklar samt släpvagnar i dessa fordonskategorier. Genom att överföra de teknikfokuserade fordonsnormerna till Trafiksäkerhetsverket effektiviseras genomförandet av de nationella lagstiftningsåtgärder som är en följd av den snabba internationella utvecklingstakten för kraven och förenklas utfärdandet av nationella normer som anknyter till lagstiftningsåtgärderna.

Avsikten är att stegvis genomföra överförandet av utfärdandet av normer om de fordonstekniska kraven. Under det första skedet förblir bemyndigandena att utfärda bestämmelser om tekniska krav på bilar och deras släpvagnar huvudsakligen oförändrade, och

bestämmelser om dem ska till stor del utfärdas i den nuvarande omfattningen genom förordning av kommunikationsministeriet. I fortsättningen ska dock närmast de krav som gäller ändring av kraven på bilar och deras släpvagnar utfärdas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelser om de viktigaste kraven på alla fordon, deras komponenter och egenskaper ska även i fortsättningen utfärdas på lagnivå.

Utöver ändringarna av bemyndigandena att utfärda normer ska det göras vissa andra ändringar och kompletteringar i fordonslagen. De ska i huvudsak gälla fordons komponenter och egenskaper samt fordon som används vid specialtransport, s.k. dumprar som hör till motorredskapskategorin och som används på byggnadsplatser för att köra jordmassor.

I vägtrafiklagen ska det göras ändringar som gäller specialtransporter samt fordons mått, massa och lastning. Särskilt de centrala bestämmelserna om tillstånd för specialtransport och utförande av specialtransport ska föras in i vägtrafiklagen. Bemyndigandet i bilskattelagen att bestämma hur en procentuell andel ska beräknas ges till statsrådet i stället för kommunikationsministeriet.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2015.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	4
1 NULÄGE	4
1.1 Lagstiftning och praxis.....	4
1.1.1 Fordon samt bestämmelser och föreskrifter om dem	4
1.1.2 Specialtransporter	5
1.1.3 Trafiksäkerhetsverket och dess nuvarande bemyndiganden att utfärda föreskrifter	5
1.1.4 Bemyndigande att utfärda förordningar och föreskrifter om fordon	7
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och EU	8
1.2.1 Allmänt.....	8
1.2.2 Viktig EU-lagstiftning om fordon	8
1.2.3 Övrig internationell reglering	10
1.3 Bedömning av nuläget	10
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	12
2.1 Målsättning.....	12
2.2 De viktigaste förslagen.....	12
2.2.1 Revidering av fördelningen av utfärdandet av tekniska normer för fordon ...	12
2.2.2 Ändringar i kraven på fordon	13
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	13
3.1 Ekonomiska konsekvenser	13
3.2 Konsekvenser för myndigheterna	14
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	14
4.1 Allmänt.....	14
4.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	14
DETALJMOTIVERING	16
1 LAGFÖRSLAG	16
1.1 Fordonslagen.....	16
1.2 Vägtrafiklagen.....	35
1.3 Bilskattelagen.....	41
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	41
2.1 Allmänt.....	41
2.2 Statsrådsförordningar	42
2.3 Ministerieförordningar	44
2.4 Föreskrifter.....	45
3 IKRAFTTRÄDANDE	49
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	49
4.1 Normgivningsbemyndiganden	49
4.2 Bedömning av lagstiftningsordningen	50
LAGFÖRSLAG	51
om ändring av fordonslagen	51
om ändring av vägtrafiklagen	66

om ändring av 3 § i bilskattelagen.....	70
BILAGA	71
PARALLELLTEXT	71
om ändring av fordonslagen	71
om ändring av vägtrafiklagen.....	102
om ändring av 3 § i bilskattelagen.....	109

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

1.1.1 Fordon samt bestämmelser och föreskrifter om dem

De fordon som avses i fordonslagen (1090/2002) ska med de undantag som avses i 64 a § i fordonslagen anmälas till fordons- trafikregistret, dvs. registreras. I fordonstrafikregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket finns det cirka 2,6 miljoner personbilar, 300 000 paketbilar, 100 000 lastbilar, 12 000 bus- sar, 140 000 släpvagnar i kategorierna O₂–O₄, 750 000 släpvagnar i kategori O₁, 500 000 fordon i kategori L, 400 000 fordon i ka- tegori T, 100 000 terrängfordon och 50 000 motorredskap som anmälts påställda.

Fordonslagen tillämpas också på fordon som används i trafik och som är befriade från registreringsskyldigheten. Bland motorfor- donen är sådana t.ex. motorredskap som an- vänds för väghållning eller skördebärgning och bland terrängfordonen andra fordon än snöskotrar. Bland fordon utan motor omfattas inte exempelvis cyklar samt släpvagnar och släpanordningar som kopplas till andra for- don än en bil av registreringsskyldigheten. I 2 kap. i fordonslagen föreskrivs det om klas- sificering av fordon.

I fordonslagen och med stöd av den före- skrivs det om kraven på fordon. Även vägtra- fiklagen (267/1981) och föreskrifter som ut- färdats med stöd av den innehåller bestäm- melser om användning av fordon.

Före 2002 fanns bestämmelserna om tek- niska krav på fordon i huvudsak i författ- ningar i nivå med statsrådets förordning. I vägtrafiklagen fanns det utöver definitioner

endast några bestämmelser om tekniska krav på fordon.

Efter att den nya grundlagen trädde i kraft har man i stor utsträckning utvecklat be- stämmelserna om fordon genom att i lagbe- redningen även ta hänsyn till den utveckling som skett i EU-lagstiftningen. Fordonslagen trädde i kraft vid ingången av 2003. I sam- band med lagberedningen reviderades helt el- ler ändrades i mindre utsträckning flera för- fattningar som är på lägre nivå än lag.

Fordonslagen innehåller de viktigaste be- stämmelserna bl.a. om klassificering, teknis- ka krav, godkännande, besiktning, registre- ring, förhandsanmälning och tekniska väg- kontroller när det gäller fordon samt om rätt att använda fordon, komponenter och separa- ta tekniska enheter, förhindrande av använd- ning och om reparationsskyldighet liksom om installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter i fordon. Lagen gäller i stor utsträckning även andra frågor som rör komponenter, system och separata tekniska enheter och utrustning- ar i fordon.

I vägtrafiklagen är särskilt bestämmelserna om trafikbeteende och regleringen av trafi- ken viktiga inklusive bestämmelserna om användning av fordon. De grundläggande be- stämmelserna om fordons mått, massa och lastning finns i 6 kap. i vägtrafiklagen.

Förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992), nedan *användningsförord- ningen*, innehåller närmare bestämmelser om användningen av fordon än lagen.

Bestämmelserna om de tekniska kraven på fordon finns i huvudsak i kommunikations- ministeriets förordningar. De viktigaste be- stämmelserna finns i kommunikationsmini- steriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning (1248/2002, nedan *bilförordningen*), kommunikationsmi-

nisteriets förordning om två- och trehjuliga fordon samt fyrhjulingars konstruktion och utrustning (1250/2002) och kommunikationsministeriets förordning om traktorers, motorredskaps, terrängfordons, till dem hörande släpvagnars samt släpanordningars konstruktion och utrustning (274/2006). Dessa tre författningar innehåller utöver bestämmelser i paragrafform omfattande tabeller där det hänvisas till det EU-direktiv och det E-reglemente som gäller respektive krav, system, komponent eller separata tekniska enhet kompletterat med en eventuell hänvisning till en EU-förordning. Utöver de tre nämnda författningarna finns det bestämmelser om tekniska krav på fordon i flera andra författningar i nivå med ministeriets förordning, som trafikministeriets beslut om ändring av bilars konstruktion (779/1998), kommunikationsministeriets förordning om istandsättning av skadade fordon och hopmontering av fordon av komponenter (1258/2002), kommunikationsministeriets förordning om reparation och ändring av konstruktionen hos fordon i kategori L (1078/2009) och kommunikationsministeriets förordning om påvisande av att bilar med tryckluftsbronsar och till dem kopplade släpvagnars bromsar stämmer överens med kraven (257/2009).

I trafikministeriets beslut om lastkorgar till fordon, lastning av fordon och fastgörande av last (940/1982) föreskrivs det om frågor enligt beslutets namn. Beslutet innehåller både bestämmelser om tekniska krav på fordon och om användning av fordon. Kommunikationsministeriets förordning om dubbar på fordonsdäck (408/2003) innehåller bestämmelser om fordonsdäck och dubbar i dessa.

1.1.2 Specialtransporter

Vägrafiklagens 6 kap. innehåller bestämmelser om fordons mått, massa och lastning. I 4, 4 a och 6 kap. i användningsförordningen finns det närmare bestämmelser om massa, mått och lastning än i lagen. Fordonslagen och föreskrifter som utfärdats med stöd av den innehåller för sin del bestämmelser om de tekniska kraven på fordon.

Med stöd av 99 § 2 mom. i fordonslagen föreskrivs i kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon (786/2012) om specialtransporter och specialtransportfordon. Förordningen innehåller bestämmelser både om tekniska krav på fordon och om användning av fordon. Sådana är bestämmelserna om godkännande av ett specialtransportfordon och fordonets konstruktion, lastning och markering av specialtransporter, användning av varningsbil, faktiskt utförande av specialtransporter samt dimensioner och massa som är tillåtna med tillstånd för specialtransport.

Specialtransport är en transport som överskrider de dimensioner och den massa som allmänt tillåts på väg. En överskridning av mått eller massa kan utgöras av ett olastat fordon som är avsett för transport av last, en last som transporteras eller ett fordon som inte är avsett för transport av last. Ett tillstånd för specialtransport behövs för transporter med övermassa eller som överskrider de fria mått som är tillåtna för specialtransport på väg. Beviljandet av tillstånd för specialtransport har koncentrerats till närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland.

Årligen beviljas 12 000–15 000 tillstånd för specialtransport. I Finland transporteras årligen nästan 400 000 specialtransporter, av vilka två tredjedelar transporteras med tillstånd för specialtransport och en tredjedel inom de fria måttgränser som är tillåtna för specialtransporter.

De personer som reglerar trafiken säkerställer att specialtransporterna rör sig smidigt på vägarna och att de övriga som rör sig på vägarna är trygga. I 3 kap. i vägrafiklagen finns det bestämmelser om personerna som reglerar trafiken.

1.1.3 Trafiksäkerhetsverket och dess nuvarande bemyndiganden att utfärda föreskrifter

I början av 2010 inledde Trafiksäkerhetsverket sin verksamhet, om vilken det föreskrivs i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009). Verket bildades genom att Fordonsförvaltningscentralen, Luftfartsförvaltningen, Sjöfartsverkets sjösäkerhetsfunktion och Järnvägsverket slogs samman. Trafiksä-

kerhetsverkets verksamhetsområde omfattar att svara för reglerings- och övervakningsuppgifter inom trafiksystemet, främja trafiksäkerheten och en hållbar utveckling i trafiksystemet samt producera myndighetstjänster inom trafiken. Enligt 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket ska verket vid sidan av det övriga sörja för den allmänna säkerheten i trafiksystemet och utvecklandet av säkerheten, begränsandet av miljöolägenheter som orsakas av trafiken, uppgifter i anslutning till trafikmarknaden inom sitt verksamhetsområde, utfärdandet av rättsnormer för sitt verksamhetsområde inom ramen för särskilt föreskriven behörighet och deltagandet i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde.

Till Trafiksäkerhetsverket hör uppgifter inom alla fyra transportformer. Enligt fordonslagen är Trafiksäkerhetsverket en central aktör i fordonsrelaterade ärenden. Vid sidan av annat fungerar Trafiksäkerhetsverket som typgodkännandemyndighet. Det beviljar olika undantagstillstånd, godkänner tekniska tjänster och godkända sakkunniga som är verksamma inom sektorn, beviljar besiktningsskoncessioner och övervakar besiktningstillstånden samt ansvarar för den fordonsrelaterade registreringsverksamheten. Trafiksäkerhetsverket deltar även i stor utsträckning i fordonsrelaterat arbete inom EU och i annat internationellt samarbete.

Särskilt när det gäller luftfart, sjöfart och järnvägstrafik godkänner Trafiksäkerhetsverket i stor utsträckning föreskrifter och anvisningar om dessa transportformer, som ofta bygger på internationella avtal, rekommendationer och EU:s lagstiftning.

Den viktigaste föreskriften inom luftfarten är luftfartslagen (1194/2009), enligt vilken närmare krav i huvudsak ska meddelas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. De närmare kraven inom luftfarten bygger på världsomspännande standarder och rekommendationer som godkänts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) samt på EU:s lagstiftning. Kraven är detaljerade och gäller ofta luftfarkosters och flygtrafiktjänstens teknik. Det är inte ändamålsenligt att föreskriva på lagnivå om den. Det har inte heller ansetts finnas särskilda skäl förknippade med föremålet för regleringen att föreskriva

om verkställandet av de nämnda internationella normerna och rekommendationerna genom förordning. Regleringens betydelse i sak förutsätter inte heller detta. Till följd av regleringens internationella ram förekommer det inte heller betydande tillämpning av prövningsrätt i samband med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Det finns cirka 150 föreskrifter som utfärdats med stöd av luftfartslagen.

De viktigaste lagarna med stöd av vilka Trafiksäkerhetsverket utfärdar föreskrifter om sjöfart och båtliv är lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009), lagen om marin utrustning (1503/2011), lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), lotsningslagen (940/2003), lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005), lagen om oljeskyddsfonden (1406/2004), lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och sjötrafiklagen (463/1996). Föreskrifterna är till sin karaktär detaljerade och gäller frågor som rör fartygs och farkosters tekniska säkerhet eller fartygspersonals och lotsars behörighet och utbildning eller rapportering av olika typ och praktiska förfaringsätt. Det är inte ändamålsenligt att utfärda bestämmelser om detta på lag- eller förordningsnivå. I de berörda lagarna är normgivningsbemyndigandet nogt fastställt. Utöver dessa föreskrifter finns det några föreskrifter från Sjöfartsstyrelsen/Sjöfartsverket som bygger på s.k. ursprungliga förordningar och som antagligen inom kort kommer att upphävas. För närvarande är antalet föreskrifter totalt 41.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar föreskrifter med stöd av såväl järnvägslagen (304/2011) som lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009). Särskilt järnvägslagen ger Trafiksäkerhetsverket omfattande befogenheter att utfärda föreskrifter. Eftersom huvuddelen av järnvägsföreskrifterna är reglering som genomför EU:s lagstiftning, minskar mängden av rent nationell reglering kontinuerligt när det gäller föreskrifter. Järnvägsföreskrifterna är till sin karaktär detaljerade och gäller tekniska förutsättningar för järnvägsinfrastruktur eller

järnvägsmateriel, trafiksäkerhet, rapportering om den eller utbildning eller behörighet för dem som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor.

Trafiksäkerhetsverket har små befogenheter att utfärda vägtrafikföreskrifter. Från och med ingången av 2014 har Trafiksäkerhetsverket dock i stor utsträckning kunnat utfärda föreskrifter om frågor som rör väg- och järnvägstransport av farliga ämnen.

Trafiksäkerhetsverkets bemyndiganden att utfärda föreskrifter om fordon redovisas i avsnitt 1.1.4.

1.1.4 Bemyndigande att utfärda förordningar och föreskrifter om fordon

Fordonslagen innehåller flera bemyndiganden för både statsrådet och kommunikationsministeriet att utfärda förordning. Statsrådets befogenheter grundar sig på bemyndigandet i 46 §. Befogenheterna gäller vanligen typgodkännande, enskilt godkännande, besiktning, registrering, tekniska vägkontroller och marknadskontroll av fordon samt reparationstillstånd för ett fordon system, komponent och separata tekniska enhet.

I fordonslagen ges kommunikationsministeriet i sammanräknat 20 paragrafer bemyndigande att utfärda bestämmelser. I lagens 7, 27, 29, 40 och 50 c § ges bemyndigande att utfärda bestämmelser om sådant som rör tekniska krav på fordon som hör till olika fordonskategorier och om vissa andra egenskaper, i 10, 14, 17 och 19 § ges bemyndigande att utfärda bestämmelser om vissa fordons klassificering, i 20 och 21 § ges bemyndigande att utfärda bestämmelser om igenkänningslykter, varningslykter och ljudsignalanordningar på vissa fordon för särskilda ändamål och i 99 § ges bemyndigande att vid behov utfärda bestämmelser om specialtransportfordon och utförande av specialtransporter och om vissa frågor som rör dubbar i dubbdäck. Dessutom ges kommunikationsministeriet i lagens 32, 36, 48, 50 e, 60 a, 62, 69 och 78 § bemyndigande att utfärda bestämmelser om vissa andra frågor som undantag från typgodkännandeskyldigheten och frågor som rör påvisande av att kraven uppfylls. Flera av bemyndigandena gäller utöver fordon också fordons komponenter, utrustning och separata tekniska enheter.

På kommunikationsministeriet bereder i huvudsak de personer som har ingenjörsutbildning, vid sidan av sitt övriga arbete, de bestämmelser som rör tekniska krav på fordon och som är i nivå med ministeriets förordningar. Beredningen av bestämmelserna kräver goda fordonstekniska sakkunskaper och deltagande i EU:s beredning av den lagstiftning som gäller dessa bestämmelser.

I fordonslagen ges också försvarsministeriet, inrikesministeriet och social- och hälsovårdsministeriet vissa bemyndiganden att utfärda förordning. Dessa bemyndiganden finns i lagens 1, 20, 21, 64 och 100 §. Bemyndigandena hänger samman med dessa ministeriers verksamhetsområden.

Nu för tiden har Trafiksäkerhetsverket endast små befogenheter att utfärda föreskrifter om fordon med stöd av fordonslagen. Sådana befogenheter finns endast i fyra paragrafer i lagen. Enligt 24 § i lagen kan Trafiksäkerhetsverket utfärda föreskrifter om frågor som rör museifordon, enligt 45 § om det förfarande som ska tillämpas vid nationellt typgodkännande, enligt 48 § om utredningar som anknyter till en godkänd sakkunnigs verksamhet och enligt 66 a § om registreringsrelaterade handlingar och registreringsskyltar. Även polisstyrelsen kan enligt lagens 100 § utfärda föreskrifter om polisens uppgifter.

I 87 § i *vägtrafiklagen* ges statsrådet bemyndigande att utfärda bestämmelser om fordons största tillåtna mått och massa, motordrivna fordons kopplingsmått och övriga villkor för koppling samt om lastning av fordon. I samma paragraf ges kommunikationsministeriet bemyndigande att utfärda bestämmelser om vissa undantag för fordons mått och massa. Dessutom ges kommunikationsministeriet i lagens 108 § bemyndigande att vid behov utfärda bestämmelser bl.a. om lastning av fordon och om lastkorgar till fordon. Enligt den nämnda 108 § utfärdas dock bestämmelser om användningen av vinter- och dubbdäck genom förordning av statsrådet.

I 3 § 1 mom. i *bilskattelagen* (1482/1994) ges kommunikationsministeriet bemyndigande att utfärda bestämmelser om hur den procentuella andelen för de delar som bytts ut i fordonet ska beräknas.

1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och EU

1.2.1 Allmänt

Bestämmelserna om fordon bygger i stor utsträckning på EU:s lagstiftning och internationella avtal. Största delen av de för Finland viktiga och betydande besluten om fordon fattas i EU och Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE). UNECE:s huvuduppgift är att främja den europeiska ekonomiska integrationen. Organisationen har över 50 medlemsstater. I verksamheten deltar dessutom över 70 internationella fackorganisationer och andra organisationer som inte ingår i förvaltningen. Ett centralt mål i UNECE:s regleringsverksamhet är en global harmonisering av regleringen för att gallra bort onödiga fordonsändringar, test och godkännandeprocesser.

EU strävar efter att effektivisera sin lagberedning. Detta gäller också lagstiftningen om fordon. Tyngdpunkten inom beredningen av lagstiftningen ligger nu för tiden mer än tidigare på UNECE i Genève. EU:s uppgift har i betydande utsträckning blivit att genomföra de bestämmelser som UNECE har godkänt och allt mer också att direkt tillämpa dem genom hänvisningsteknik. I EU bereds tekniska bestämmelser, dvs. ärenden av liten politisk betydelse, allt mer direkt på expertnivå i framtiden. Dessutom utfärdas EU:s bestämmelser om fordon oftare än tidigare som förordningar som är direkt tillämpliga i medlemsstaterna och inte som direktiv. EU:s förordningar förutsätter endast i liten utsträckning nationellt genomförande.

Spelrummet för inhemska bestämmelser om fordon är litet vid genomförandet av internationella bestämmelser och föreskrifter. Det nationella spelrummet består närmast av att planera genomförandet av direktiv och att med nationella bestämmelser täcka de områden som faller utanför EU:s bestämmelser.

Innehållet och arbetsfördelningen i EU:s fordonslagstiftning styrs mycket långt av bilindustrins synvinkel. Genom handlingssätt främjas bilindustrins globala konkurrens och marknadsställning. Innehållsmässigt påverkas i stor utsträckning kundernas, människornas, näringarnas och miljöns intressen

genom bestämmelser. En betydande förändringskraft inom fordonsbranschen är att förbättra trafiksäkerheten, men under de senaste åren även att förhindra en klimatförändring.

1.2.2 Viktig EU-lagstiftning om fordon

I EU bygger den tekniska regleringen av nya fordon på tre direktiv om typgodkännande. Bestämmelser om godkännande av bilar och släpvagnar till dessa finns i 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 för bilar och släpvagnar*. I enlighet med sitt namn innehåller Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, nedan *direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon*, bestämmelser om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragmaskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, nedan *direktivet om typgodkännande av traktorer*, innehåller bestämmelser om de frågor som anges i namnet.

I ramdirektivet för bilar och släpvagnar skapas en harmoniserad ram för godkännande av nya bilar som är avsedda för användning på väg och släpvagnar till dessa samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dessa fordon. Syftet är att underlätta registrering, försäljning och ibruktagande av fordon.

Tillämpningen av ramdirektivet för bilar och släpvagnar började den 29 april 2009. Direktivet innehåller dock flera övergångstider för olika fordonstyper. Bilagorna till direktivet har ändrats genom EU-förordningar.

Huvudsyftet med ramdirektivet för bilar och släpvagnar var att utvidga EU:s typgodkännande till att omfatta utöver nya personbilar nya tunga fordon som lastbilar, bussar och

släpvagnar samt system, komponenter och separata tekniska enheter som planerats och konstruerats för dessa fordon. För att den inre marknaden ska utnyttja även tillverkare av små serier och fordon som konstrueras i flera moment, inkluderades i systemet för typgodkännande mer exakt också enskilt godkända fordon samt små serier av fordon. De tekniska kraven på enskilt godkända fordon får endast av grundad anledning avvika från typgodkännandekraven. Det ska strävas efter att de tekniska kraven har motsvarande nivå som typgodkännandekraven. Eftersom kraven som gäller enskilt godkännande av fordon är nationella, är enskilda godkännanden av fordon i regel endast i kraft i den medlemsstat som beviljat godkännandet. En annan medlemsstat ska dock godkänna fordonet om det uppfyller de tekniska kraven enligt denna stats enskilda godkännande.

För att förbättra och förenkla lagstiftningen skapades i ramdirektivet för bilar och släpvagnar en ram för direkt hänvisning till internationella standarder och bestämmelser utan att upprepa dem i unionens bestämmelser. Direktivet innehåller detaljerade krav på behörigheten hos dem som övervakar kvaliteten på produktionen och som utför det tekniska godkännandet. För att trygga konsumenternas valmöjligheter och fullständigt konkurrensutsatta marknader fastställs i direktivet de förfaranden som behövs för att för tillverkning av reservdelar samt service och reparation få information om fordons tekniska detaljer.

När det gäller de tekniska kraven övergår utvecklingen av ramdirektivet för bilar och släpvagnar på lång sikt till att i stället för att tillämpa direktiv tillämpa UNECE:s E-reglementen som obligatoriska krav. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, nedan *förordningen om allmän säkerhet hos bilar och deras släpvagnar*, upphävde fr.o.m den 1 november 2012 totalt 50 av direktiven om bilar och deras släpvagnar som tillämpades inom typgodkännandet och ersatte direktiven genom att fastställa till-

ämpningen av motsvarande E-reglementen till obligatorisk i medlemsstaterna.

Vid ingången av 2016 ersätts kraven i direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon av den nya EU-förordningen 168/2013, vars tekniska genomförandebestämmelser ännu är under beredning vid kommissionen. Den nya förordning som reglerar typgodkännandet gäller ramen för typgodkännande i EU samt myndigheternas uppgifter och förfaranden, som till sitt innehåll i stor utsträckning motsvarar ramen för typgodkännande av bilar. Dessutom innehåller de nya förordningarna bestämmelser om ordnande av marknadstillsyn när det gäller fordon i kategori L.

Den största skillnaden till typgodkännandet av bilar är att för kategori L:s del föreskrivs från 2016 om alla krav på nya fordon genom direkt tillämplig EU-förordning. Ikraftträdandet av EU-förordningen förutsätter således att nationella bestämmelser som överlappar förordningen och som bygger på det nuvarande direktivet om typgodkännande inom kategori L stryks ur den nationella lagstiftningen. I fortsättningen återstår av den nationella lagstiftningen endast den del som rör det nationella handlingsutrymme som förordningen separat ger medlemsstaterna samt begagnade fordon.

Att på motsvarande sätt ersätta direktivet om typgodkännande med EU-förordningar gäller från ingången av 2016 även traktorer. Den nya förordningen 167/2013, som gäller typgodkännande av traktorer, motsvarar för förfarandenas del förordningen om kategori L. Föreskrifterna om det tekniska genomförandet omfattar i fortsättningen för traktorer nas del utöver direktiven om tekniska krav även de specialkrav som rör säkerhet i arbetet och som tidigare tillämpades som separata EU-bestämmelser.

Utöver de ovan beskrivna direktiven om typgodkännande har unionen över hundra specialdirektiv som antagits med stöd av direktiven om typgodkännande eller EU-förordningar som motsvarar specialdirektiven. EU-förordningarna gäller något krav på ett fordon eller en komponent, ett system eller en separat teknisk enhet av ett fordon. Specialdirektiv och specialförordningar av detta slag har antagits exempelvis om ut-

släpp, bullernivå och avgassystem, bränsletankar och underkörningsskydd, bromsordningar, fästpunkter för säkerhetsbälten, stänkskärmar, hastighetsbegränsare, bränslesystem och däck. I fortsättningen ska det utfärdas bestämmelser om detta genom kommissionens genomförandebestämmelser i förordningsform och genom att i dem alltid i möjligaste mån hänvisa till UNECE:s E-reglementen, vars tillämpning är obligatorisk.

Eftersom dessa tekniska förordningar från kommissionen i fortsättningen i praktiken till stor del ersätter de krav som är i nivå med förordningarna av kommunikationsministeriet, har det betraktats som ändamålsenligt att i detta skede i samband med överföringen av utfärdandet av normer enligt fordonslagen bereda sig på genomförandet av revideringen av kategori L och traktorer och på eventuella framtida uppdateringar av förordningar genom att i den nationella lagstiftningen överföra vissa av bemyndigandena att utfärda bestämmelser till Trafiksäkerhetsverket. På det sättet kan den tekniska expertisen och den aktuella kunskapen om de krav som tillämpas på respektive fordon fås från en myndighetskälla oavsett om kravet är en nationell norm eller en EU-förordning som är direkt tillämplig utan separat genomförande. Trots att EU-förordningar inte sätts i kraft nationellt, har Trafiksäkerhetsverket bättre praktiska förutsättningar än ministeriet att t.ex. på webben upprätthålla för företags och konsumenters behov en uppdaterad webbaserad databank för författningar.

1.2.3 Övrig internationell reglering

I Finland har de tekniska kraven på fordon redan före anslutningen till EU i stor utsträckning byggts på tillämpningen av E-reglementen i överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt av ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976), nedan *Genèveöverenskommelsen från 1958*, som utarbetades 1958 inom ramen för Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa, samt på tillämpningen av EG:s direktiv som var parallella till och hade samma innehåll som dessa E-reglementen. År 1976 anslöt sig

Finland till Genèveöverenskommelsen från 1958.

Anslutningen till EU medförde ingen väsentlig förändring i tillämpningen av FN:s E-reglementen, eftersom man inom unionen fortfarande vid sidan av de flesta EG-direktiven godtar som motsvarighet till direktivet FN:s E-reglemente med samma innehåll. I fortsättningen kommer tillämpningen av FN:s E-reglementen vid sidan av direktiv och EU-förordningar att ersätta direktiven och EU-förordningarna, eftersom EG 1997 anslöt sig till E-reglementet innehållande Genèveöverenskommelsen från 1958. Som en del av EU:s mål att förbättra och förenkla utfärdandet av normer upphävde unionen genom en säkerhetsförordning om bilar och deras släpvagnar, som antogs 2009, 50 specialdirektiv och ersatte dem med motsvarande FN:s E-reglementen, vars tillämpning är obligatorisk, och EU-förordningar. Hittills har totalt 131 E-reglementen från FN satts i kraft.

FN:s E-reglementen med typgodkännanden gäller nu för tiden endast fordons utrustning, egenskaper och komponenter, medan EU:s bestämmelser omfattar bestämmelserna om typgodkännande av ett helt fordon. För närvarande revideras innehållet i Genèveöverenskommelsen från 1958 under överseende av UNECE, så att överenskommelsen utöver kraven på typgodkännande av komponenter även kan inbegripa kraven på typgodkännande av hela fordon. Samtidigt som innehållet i överenskommelsen revideras bereds i FN:s arbetsgrupper ett förslag till E-reglemente som gäller typgodkännande av hela fordon.

1.3 Bedömning av nuläget

Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket inledde sin verksamhet vid ingången av 2010. Redan i samband med ämbetsverksreformen av kommunikationsministeriets förvaltningsområde, men också efter det har arbetsfördelningen mellan ministeriet och ämbetsverken utretts.

Enligt lagen om Trafiksäkerhetsverket ska verket vid sidan av det övriga sörja för säkerheten i trafiksystemet och utvecklandet av säkerheten, uppgifter i anslutning till trafikmarknaden inom sitt verksamhetsområde och utfärdandet av rättsnormer för sitt verksam-

hetsområde. Genom speciallagstiftningen har Trafiksäkerhetsverket även fått rikligt med fordonsrelaterade uppgifter. Trafiksäkerhetsverket är vid sidan av det övriga registerförare av fordonstrafikregistret, den myndighet som typgodkänner fordon och deras komponenter, system och separata tekniska enheter samt den myndighet som övervakar marknaden. Trafiksäkerhetsverket sköter i stor omfattning även uppgifter som gäller godkännande, registrering och besiktning av fordon.

Trafiksäkerhetsverket godkänner redan nu nästan alla de föreskrifter av teknisk karaktär som gäller sjöfarten och järnvägs- och flygtrafiken. När det gäller vägtrafik och sålunda även när det gäller fordonsrelaterade ärenden är Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att utfärda föreskrifter däremot små, trots att Trafiksäkerhetsverket har gott om sakkunskap om fordon.

I projektet efter ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde utreddes särskilt ämbetsverksreformens effekter på uppgifterna för ministeriets trafikpolitiska avdelning. Grundtanken var att vid sidan av de centrala lagstiftningsuppgifterna ska ministeriets verksamhet vara koncentrerad till strategi-, handlednings- och utvecklingsarbete. I projekten har även arbetsfördelningen mellan ämbetsverken och ministerierna när det gäller internationella ärenden och andra EU-ärenden granskats. I fordonsrelaterade ärenden deltar Trafiksäkerhetsverket redan i stor utsträckning i sektorns EU-samarbete och övriga internationella samarbete genom att överenskomma om skötandet av uppgifterna med ministeriet.

Efter anslutningen till Europeiska unionen har antalet fordonsbestämmelser och deras utvecklingstakt ökat avsevärt under årens lopp. Det är typiskt för fordonsbranschen att regleringen är teknisk och i många fall mycket detaljerad. Till följd av att tekniken utvecklats och blivit mångsidigare har fordonsbranschens utvecklingstakt blivit snabbare, vilket har lett till ett kontinuerligt behov av att uppdatera bestämmelserna. Den inhemska lagstiftningen bygger i stor omfattning på EU:s lagstiftning och på E-reglementen som godkänts med stöd av Genèveöverenskommelsen från 1958. Således fattas besluten om de betydande tekniska

kraven på fordon i stor utsträckning någon annanstans än i Finland.

I Europeiska unionen övergår antagandet av rättsakter allt mer från direktiv som förutsätter nationellt genomförande till direkt tillämpliga EU-förordningar och till via förordningarna tillämpliga E-reglementen som mycket långt går in på tekniska detaljer. I framtiden kommer påverkandet av tekniska krav på fordon och beaktandet av nationella specialbehov i kraven att allt mer övergå till beredningsskedet av de tekniska kraven i de arbetsgrupper som utvecklar E-reglementena. Utvecklingsriktningen för fordonstekniska EU-rättsakter från direktiv till EU-förordningar minskar å ena sidan det nationella genomförandet av EU-bestämmelser, men å andra sidan ökar det behovet av att satsa på att påverka beredningen av fordonsbestämmelser på internationell nivå samt på att informera och ge anvisningar om EU:s förordningar på nationell nivå.

För närvarande föreskrivs det om de mer detaljerade kraven på olika fordonskategorier med stöd av bemyndigandena enligt fordonslagen genom förordningar av kommunikationsministeriet. Under de senaste åren har det ökande arbetet med att utveckla de tekniska fordonsbestämmelserna inom ramen för EU och FN:s E-reglementen lett till att deltagandet i de möten där många av de fordonskrav som fastställs genom förordningar av ministeriet har delegerats till experterna vid Trafiksäkerhetsverket.

Till följd av att utvecklingen av fordonskraven har blivit snabbare och att uppdateringen av lagstiftning därigenom har ökat ligger flera av de fordonskrav som fastställts genom förordning av ministeriet efter de internationella bestämmelsernas utveckling.

I projekten om fördelningen av uppgifter mellan ministeriet och ämbetsverken kom man fram till att när det gäller tekniska krav på fordon ska ministeriets bemyndiganden att utfärda förordningar överföras till ämbetsverket, dvs. nu för tiden Trafiksäkerhetsverket, och bli bemyndiganden att utfärda föreskrifter.

Lagstiftningen om specialtransporter bygger på en förordning av ministeriet. Eftersom en specialtransport kan förutsätta myndighetstillstånd, är det motiverat att de grund-

läggande bestämmelserna om specialtransporter är på lagnivå.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

En central målsättning i förslaget är att revidera och förtydliga utfärdandet av bestämmelser och föreskrifter om fordon och att samtidigt överföra bemyndiganden att utfärda normer om mycket detaljerade tekniska krav på andra fordon än bilar och deras släpvagnar till Trafiksäkerhetsverket.

Vid överföringen av bemyndigandena att utfärda normer till Trafiksäkerhetsverket har utgångspunkten varit att normerna som överförs till Trafiksäkerhetsverket ska bilda regleringsmässiga helheter, så att överlappande arbete vid ministeriet och Trafiksäkerhetsverket kan undvikas vid beredningen och uppdateringen av bestämmelser och föreskrifter. Genom detta strävar man efter att klargöra arbetsfördelningen mellan ministeriet och Trafiksäkerhetsverket i fråga om krav på fordon och att effektivisera beredningen av lagstiftning inom kommunikationsministeriets verksamhetsområde.

Syftet med att överföra utfärdandet av normer till Trafiksäkerhetsverket är att säkerställa rätt riktande av ministeriets resurser till ministeriets viktigaste uppgifter och att med hjälp av Trafiksäkerhetsverkets sakkunskap om fordonsbranschen effektivisera utvecklingen av de teknikfokuserade kraven på fordon och uppföljningen av de internationella bestämmelserna om fordon. I fortsättningen ska kommunikationsministeriet allt mer inrikta sig på lagstiftningsarbete, utvecklingsarbete och internationell påverkan.

Dessutom är målsättningen att se över fordonslagen för att klargöra fördelningen av utfärdande av normer när det gäller fordons-tekniska bestämmelser, så att alla de viktigaste kraven på fordon, deras komponenter och egenskaper ska fastställas på lagnivå.

2.2 De viktigaste förslagen

2.2.1 Revidering av fördelningen av utfärdandet av tekniska normer för fordon

I fordonslagen och vägtrafiklagen ska bemyndigandena ändras, så att bemyndigandena att utfärda föreskrifter om fordonskrav med teknisk tyngdpunkt ges till Trafiksäkerhetsverket och ersätter kommunikationsministeriets bemyndiganden att utfärda förordningar.

I fortsättningen ska det genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket fastställas detaljerade tekniska krav om cyklar och motsvarande andra fordon utan motor, fordon i kategori L (motorcyklar och mopeder) och kategori T (traktorer), trafiktraktorer, motorredskap samt släpvagnar till fordon i dessa fordonskategorier.

I fordonslagen ska det inte göras väsentliga förändringar i bemyndigandena att utfärda bestämmelser om de tekniska kraven på bilar och deras släpvagnar. Avsikten är att stegvis genomföra överförandet av utfärdandet av normer om de tekniska kraven på fordon. I det första steg som nu föreslås ska bemyndigandena att utfärda bestämmelser om de tekniska krav som gäller de viktigaste fordonskategorierna med tanke på transportekonomin och hemlandets vägtrafik förbli oförändrade, så krav som ligger under lagnivån ska i huvudsak utfärdas liksom nu genom förordning av kommunikationsministeriet. Kraven på ändringar av bilar och deras släpvagnar ska emellertid också fastställas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket.

De teknikfokuserade krav om dubbar i däck, tryckluftsbromssystem, lastutrymmen och redskap för surrning av last i tunga fordon, specialtransportfordon samt ändring av fordonskonstruktioner som för närvarande närmast för nationella tillämpningsbehov föreskrivs genom förordning av ministeriet överförs till Trafiksäkerhetsverket att utfärdas som föreskrifter. Kommunikationsministeriets förordningar om dessa objekt ersätts i fortsättningen genom innehållsmässigt uppdaterade föreskrifter som utfärdas av Trafiksäkerhetsverket.

I fordonslagen föreslås att Trafiksäkerhetsverket utses till den myndighet som avses i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1222/2009 om märkning av

däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar.

2.2.2 Ändringar i kraven på fordon

Förbudet enligt fordonslagen att ändra fordonet så att det inte längre uppfyller de krav som gäller det ska preciseras. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som uppkommer av fordonets ålder och naturliga slitage får inte öka mer än i ringa omfattning.

Definitionen av motorredskap ska utvidgas till att även omfatta s.k. dumprar som används för att köra jordmassor på byggnadsplatser. Ändringen ger möjlighet att godkänna dumprar som motorredskap i registret. Då kan ett sådant motorredskap utan last köras från en byggnadsplats till en annan och till service i stället för att som nu förflytta det med släpvagn. I regel överskrider dumparna måtten som är allmänt tillåtna på väg.

Fordonslagen ska kompletteras med definitioner av specialtransportfordon, fordon som används av tullen och fordon som dras av djur och som betraktas som fordon utan motor. Dessutom görs små preciseringar i de nuvarande definitionerna av fordon.

I fordonslagen ska det läggas till allmänna krav på fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransport. På motsvarande sätt ska i vägtrafiklagen läggas till en definition av specialtransport och bestämmelser om vid specialtransport tillåtna undantag från allmänna trafikregler, fordons mått, massa och lastning, tillstånd som behövs för specialtransport, avbrytande av en specialtransport som strider mot bestämmelserna, föreskrifterna eller tillståndet för specialtransport samt allmänna bestämmelser om utförandet av specialtransporter.

Det föreslås att det allmänna kravet i fordonslagen att begränsa skadliga utsläpp och energiförbrukningen samt övriga konsekvenser för miljön utvidgas till att allmänt gälla begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Ändringen kommer att komplettera befogenheterna som gäller utsläppskrav på fordon och ger möjlighet till att kräva att fordonen till alla delar och egenskaper ska hållas så att fordonet inte i onödan orsakar risker för hälsan och miljön.

Alla allmänna fordonskrav och krav på fordons konstruktioner, manöverorgan och utrustning, genom vilka man strävar efter att säkerställa säker användning av fordonen i trafiken, kompletteras med allmänna krav om tillräcklig fri markhöjd, styrförmåga, kurvkörnings- och bromsningsegenskaper, vändbarhet, lastutrymmets säkerhet och säker funktion hos en eventuell kopplingsanordning. Dessutom föreslås det att kravet att det ska finnas en varningstriangel ska preciseras till att motsvara dagens praxis, så att det inte behöver finnas en varningstriangel i ett släpfordon vars massa i klassificering är högst 750 kg och vars dragfordon har en varningstriangel.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Propositionen får inga väsentliga ekonomiska konsekvenser, eftersom de föreslagna ändringarna närmast gäller den interna uppgiftsfördelningen inom trafikförvaltningen. Att vid Trafiksäkerhetsverket utföra de uppgifter som i och med detta överförs från kommunikationsministeriet kräver inga större ändringar av uppgifter, även om de föreslagna nya uppgifterna i inledningsskedet bl.a. kräver särskilda satsningar vid Trafiksäkerhetsverket på personalutbildning och på samordning av såväl utfärdande av normer som uppgifterna inom den internationella regleringsverksamheten. Engångskostnaderna i samband med ändringen har beräknats till cirka 50 000 euro. Avsikten är att kostnaderna ska täckas inom Trafiksäkerhetsverkets utgiftsram genom att omfördela anslagen och utnyttja de inbesparingar som uppstår när produktivetsmålen nås.

På längre sikt främjar de bemyndiganden att utfärda normer som det föreslås att Trafiksäkerhetsverket ska få strävan att effektivisera regleringen och rådgivningen inom vägtrafiksektorn. Uppskattningen är att Trafiksäkerhetsverkets gemensamma verksamhetsmodeller kan utnyttjas bäst när det även för vägtrafikens del föreskrivs om bemyndigandena att utfärda normer på samma sätt

som det föreskrivs om de övriga trafikformerna inom Trafiksäkerhetsverkets ansvarsområde.

Det faktum att det i fortsättningen till vissa delar kommer att utfärdas föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket om de teknikfokuserade krav på fordon i vägtrafik som tidigare fastställts genom förordning av Kommunikationsministeriet inverkar inte på hushållen eller företagen. Att informera om föreskrifter som medför ålägganden eller att organisera distributionskanaler kommer inte att medföra nämnvärda extra kostnader i detta sammanhang, eftersom föreskrifterna publiceras på det vanliga sättet i webbtjänsten Finlex, som är öppen för alla, och de utöver det finns tillgängliga på Trafiksäkerhetsverkets webbplats.

I nya 3 mom. i 79 § i fordonslagen föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska ansvara för den nya marknadstillsynsuppgift som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 och som infördes 2012. Det är fråga om tillsyn som ska göras för att säkerställa att de märkningar om däckens drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar som föreskrivs som stöd för konsumentens köpval ska bygga på sakliga testresultat. Det resursbehov som marknadstillsynsuppgiften kräver kan täckas genom omfördelning av de nuvarande personresurserna inom den övriga tillsyn som Trafiksäkerhetsverket ansvarar för. De testningar av däck som omfattas av marknadstillsynen över märkningen av däck beräknas medföra årliga kostnader på ungefär 20 000 euro för Trafiksäkerhetsverket. Utöver detta medför ibruktagandet av de märkningar av däck som avses ovan små utgiftsposter inom arbets- och näringsministeriets ansvarsområde när rådgivning som främjar däckens drivmedelseffektivitet ordnas. Dessa kostnader täcks inom Trafiksäkerhetsverkets utgiftsram genom omfördelning av anslagen.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

Enligt lagförslaget ska Kommunikationsministeriets nuvarande bemyndiganden att utfärda förordning ändras till bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket att utfärda före-

skrifter. I fortsättningen ska Trafiksäkerhetsverket särskilt utfärda föreskrifter om tekniska krav på traktorer och fordon i kategori L. Samtidigt överförs i praktiken till Trafiksäkerhetsverket sådant intressentgruppsarbete som i hög grad anknyter till dessa fordon samt EU-påverkande och annat internationellt påverkande.

I fortsättningen ska Kommunikationsministeriet mer än för närvarande fokusera på de centrala lagstiftningsuppgifterna samt strategi-, handlednings- och utvecklingsarbetet. Till Trafiksäkerhetsverket överförs utfärdandet av föreskrifter av teknisk karaktär om fordon. I Trafiksäkerhetsverkets arbete att utfärda föreskrifter är det närmast fråga om operativt arbete som kräver särskild sakkunskap om fordon och som till sin karaktär väl lämpar sig för Trafiksäkerhetsverket.

Ett godkännande av propositionen leder vid Kommunikationsministeriet till små ändringar i de enskilda tjänstemännens uppgifter.

4 Beredningen av propositionen

4.1 Allmänt

Propositionen har beretts vid Kommunikationsministeriet. Trafiksäkerhetsverket har hörts många gånger under beredningen av propositionen och det har också i övrigt deltagit i beredningen av propositionen.

Arbetsfördelningen mellan Kommunikationsministeriet och trafikförvaltningen har utretts i samband med flera projekt, t.ex. vid ämbetsverksreformen, men även efter den. I projektet som våren 2010 utredde konsekvenserna av ämbetsverksreformen kom man fram till att utfärdandet av fordonstekniska normer ska överföras till Trafiksäkerhetsverket. De ändringar som gjorts i denna proposition motsvarar i hög grad de förslag som lades fram i det projektet.

Utkastet till fordonslag meddelades till Europeiska kommissionen på förhand, eftersom förslaget innehåller tekniska krav på fordon. Kommissionen hade ingenting att anmärka på i lagförslaget.

4.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Utlåtande begärdes av finansministeriet, justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Polisstyrelsen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland, Elinkeinoelämän Keskusliitto ry, Teknologiateollisuus – Teknologiindustrin ry, Autoliitto ry, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, A-Besiktning Ab samt flera andra intresseorganisationer inom fordons- och trafikbranschen.

I utlåtandena som lämnades in motsatte man sig inte överföringen av bemyndigandena att utfärda normer från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket.

Justitieministeriet lade i sitt utlåtande fram flera förslag till ändringar i lagförslagen. De gällde införande av vissa bestämmelser på lagnivå, bemyndigandena att utfärda bestämmelser och föreskrifter, en straffpara-

graf, sökande av ändring samt vissa lagtekniska ärenden. Med anledning av justitieministeriets förslag har lagförslagen kompletterats och i övrigt ändrats. Inrikesministeriet, miljöministeriet och försvarsministeriet föreslog i sina utlåtanden vissa ändringar, som i möjligaste mån beaktades vid finslipningen av propositionen. Finansministeriet och social- och hälsovårdsministeriet hade inget att anmärka på innehållet i lagutkastet.

De övriga remissinstanserna gjorde vissa förslag till tillägg och ändringar som i huvudsak gällde annat än bemyndigandena att utfärda normer. Eftersom syftet med regeringens proposition var att ändra bemyndigandena att utfärda normer, infördes endast i liten utsträckning med stöd av utlåtandena andra ändringar än sådana som gällde detta. En del av förslagen var dessutom sådana att det finns skäl att granska dem i samband med projektet som gäller en totalrevidering av vägtrafiklagen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag**1.1 Fordonslagen**

1 §. Tillämpningsområde. Paragrafens 5 mom. ändras. Enligt det gällande 5 mom. kan det genom förordning av försvarsministeriet föreskrivas att inte alla bestämmelser i fordonslagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska tillämpas på militärfordon, om det med tanke på fordonets särskilda användningssyfte eller konstruktion är nödvändigt. I övrigt ska fordonslagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den också tillämpas på militärfordon. Fordon som används särskilt i militära syften är bland annat pansar- och bandfordon och andra fordon som försvarsmakten har specialkunskaper om. Försvarsförvaltningens möjligheter till avvikelser anknyter till militär verksamhet.

Huvuddelen av de fordon som försvarsmakten använder är till sin konstruktion normala och på dem ska fortsättningsvis fordonslagen samt bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den inklusive förutsättningarna för godkännande för användning i trafik tillämpas. I fråga om tillämpningsområdet för de allmänna bestämmelserna är avsikten att bevara det nuvarande läget.

Det föreslås att 5 mom. ska ändras, så att det genom förordning av försvarsministeriet kan utfärdas bestämmelser om undantag från fordonslagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Undantagen anknyter till användningssyftet för militärfordon och de tekniska egenskaper som militärfordon förutsätts ha. Undantagen ska bland annat gälla klassificeringen av fordon och typgodkännandemyndigheten. De först nämnda undantagen ska gälla till exempel specialfordon, pansarfordon, militärsläpvagnar och militära släpanordningar. I fråga om det senare

nämnda kräver typgodkännande av försvarsmaktens specialfordon specialkunskaper om fordonen i fråga.

Med stöd av den gällande lagen föreskrivs det genom förordning av försvarsministeriet att försvarsmakten inte har behövt iakttä vissa av bestämmelserna i fordonslagen. I detta hänseende ska bemyndigandet gälla samma ärenden på lagnivå och avsikten är inte att utvidga bemyndigandet att utfärda förordning till att omfatta nya helheter av ärenden. Försvarsministeriets bemyndigande att utfärda förordning ska göras tydligare än det nuvarande.

Det föreslås att det i 5 mom. ska läggas till en möjlighet för huvudstaben att utfärda föreskrifter som avviker från Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, om det behövs till följd av ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion. Undantagen ska anknyta till användningssyftet för militärfordonen och de tekniska egenskaper som militärfordonen förutsätts ha. De föreskrifter som avviker från Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter ska gälla till exempel bestämmelserna om dubbar för fordon som är avsedda att användas i terräng, däckrelaterad tryckreglering under körningen, särskilda metoder som behövs i händelse av punktering och särskilda militära lampor i fordonen. Att utfärda föreskrifterna som föreskrift av huvudstaben effektiviserar försvarsförvaltningens utfärdande av normer, eftersom undantag av teknisk karaktär i fortsättningen kan ingå i de föreskrifter som utfärdas av huvudstaben. Möjligheten att utfärda avvikande föreskrifter finns endast när det gäller de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket har möjlighet att utfärda och i den omfattning som Trafiksäkerhetsverket har möjlighet att utfärda föreskrifter.

Undantag av teknisk karaktär från mer omfattande undantag från fordonslagen eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av

den ska föreskrivas genom förordning av försvarsministeriet.

4 §. *Allmänna säkerhetskrav för fordon.* Paragrafens 1 mom. ändras. Enligt lagförslaget ska Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen kunna mer än för närvarande utfärda föreskrifter om fordon, så fordonet ska utöver bestämmelserna också uppfylla de föreskrifter som utfärdas.

När det gäller bemyndigandena att utfärda föreskrifter, så ska de grundläggande bestämmelserna i lagen omfatta alla de centrala krav som Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen kan utfärda föreskrifter om. Därför ska till de fordonsegenskaper som inte får medföra fara även material som används vid tillverkning av fordon läggas till. Faran kan gälla materialets brandegenskaper, beteende vid kollision eller de krav som ställs på bearbetning av materialet, t.ex. på svetsning.

6 §. *Godkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter för trafik.* Paragrafens rubrik och 1–3 mom. ändras.

I paragrafens 1 mom. ska det införas en grundläggande bestämmelse om de handlingar och övriga utredningar som krävs för godkännande av fordonet och som den som ansöker om godkännande är skyldig att lägga fram. Med handlingar och utredningar som krävs avses de handlingar och utredningar som krävs i bestämmelserna och föreskrifterna.

I samband med förnyelsen av författningsstrukturen ska ordet "hyväksyntä" i den *finska rubriken* ändras till "hyväksymiseksi". Ändringen påverkar inte den svenska språkdräkten. Enligt lagförslaget kan Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen mer än för närvarande utfärda fordonrelaterade föreskrifter. Därför ska även föreskrifter nämnas vid sidan av bestämmelser i 2 och 3 mom.

7 §. *Ändring, konstruerande och reparation av fordon.* Paragrafens rubrik ska ändras, och den första delen av 1 mom. ska i ändrad form bli nytt 1 mom. Den senare delen, som gäller fastställandet av fordonets identitet, av 1 mom. ska flyttas till nya 7 a §. Det nuvarande 2 mom. ska ändras, så att i fortsättningen noggrannare föreskrifter utfärdas genom föreskrift av Trafiksäkerhetsverket.

Paragrafen bildar de grundläggande bestämmelserna för närmare bestämmelser och föreskrifter om reparation, konstruerande och ändring av fordon. Hänvisningen till skadade fordon ska strykas ur *rubriken*, eftersom ändring och reparation inte kräver en särskild skada. Reparationsbehovet kan också uppstå till följd av allmänt slitage av fordonet och dess komponenter.

Utgångspunkten för att ändra och reparera fordon ska vara kravet enligt 1 mom. att fordonet ska uppfylla minst de krav som gällde när det första gången togs i bruk. Även nyare krav än detta får således 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 komponent som ursprungligen hörde till den och som rör säkerhet eller miljöegenskaper eller som avsevärt försvagar dessas funktionsförmåga. I fordonet för 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, som anordningar som behövs vid fastighetsskötsel eller som används av personer med funktionsnedsättning. 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 till exempel ett avgasrör eller en katalysator kan försämrats, dvs. förändras utan särskilda aktiva åtgärder. För denna förändring ska det kunna uppställas gränsvärden. När de överskrids är förändringen inte längre godtagbar. Detta ska särskilt gälla sådana fordon där detta slitage inte följs genom periodisk besiktning. Motsvarande slitage till följd av ål-

der 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 bränsle som används, ska utöver de utsläppskrav som tillämpas vid tidpunkten för ibruktageandet av fordonet normalt åldersrelaterat slitage beaktas i de krav som tillämpas.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter omfatta bemyndigande att 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. Dessa föreskrifter kan också omfatta bestämmelser, som gäller det praktiska utförandet och som av ändamålsenlighetsskäl har utfärdats genom föreskrifter, om smärre undantag från de tekniska krav som är tillämpliga enligt lagen och de 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 ofta 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. När Trafiksäkerhetsverket 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. Det tekniska innehållet i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter ska i praktiken ersätta trafikministeriets nuvarande beslut om ändring av bilars konstruktion och kommunikationsministeriets förordning om reparation och ändring av konstruktionen hos fordon i kategori L. Andra föreskrifter om olika fordon eller specialfall kan utfärdas vid behov.

Fastställandet av de säkerhetskrav för tilläggsanordningar, t.ex. anordningar för fastighetsskötsel och specialanordningar som

installerats för funktionshindrade, som ingår i ministeriets nuvarande förordningar ska överföras till Trafiksäkerhetsverket liksom utfärdandet av bestämmelser om lyktor för särskilda ändamål. Lyktor för särskilda ändamål är bland annat andra lyktor än sådana som är en del av fordonet och som typgodkännandet kräver, t.ex. blinkande varningsljus.

7 a §. Stamfordon, reparerade fordon och hopbyggda fordon. I lagen ska tas in en ny paragraf där de centrala principerna med tanke på fastställandet av fordonets identitet ska samlas. I den nya paragrafens 1 mom. ska definitionerna av *stamfordon* och *reparerat fordon*, som är centrala med tanke på fordonets identitet och som tidigare föreskrivits på förordningsnivå, fastställas. Stamfordon avser det ursprungliga fordonsexemplar enligt vilket bland annat tidpunkten för ibruktageandet av fordonet och de tillämpliga tekniska kraven fastställs och vars identifikationsnummer är antecknat på registreringsintyget. Således finns det alltid mer än 50 procent av stamfordonet i ett reparerat fordon. Omvänt så får ett fordon där inte längre 50 procent av något individualiserat fordons (stamfordons) komponenter kan identifieras alltid en ny identitet. Som reparerat fordon betraktas även i fortsättningen ett fordon vars komponenter har bytts ut till minst 25 procent, men där fordonet fortfarande förblir enligt stamfordonet. Enligt 25 § ska det reparerade fordonet dock visas upp för ändringsbesiktning.

Dessutom blir det krav om fastställande av fordonets identitet som ingår i slutet av 7 § 1 mom. i den nuvarande lagen 2 mom. Ett fordon som ändras så att 50 procent eller mer av dess komponenter byts ut, ska betraktas som ett nytt fordon. Ett sådant fordon kallas för *hopbyggt fordon*. Enligt 3 § i bilskattelagen (1482/1994) ska ett sådant fordon också beskattas på nytt.

Enligt 3 mom. ska det genom en förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om de skyldigheter som ingår i kommunikationsministeriets nuvarande förordning om istandsättning av skadade fordon och hopmontering av fordon av komponenter. Genom förordningen ska de krav som påverkar fastställandet av fordonets identitet preciseras. Sådana är beräkning och fastställande av ande-

larna för fordonets komponenter i en ändringssituation samt närmare förfaranden om givande av ett tillverkningsnummer och ändring av fordonets identitet samt närmare principer för bl.a. de anteckningar som görs i registeruppgifterna. I fortsättningen ska också bestämmelser om procentandelarna för fordons komponenter utfärdas genom förordning av statsrådet i stället för genom förordning av kommunikationsministeriet. En ändring som motsvarar denna ändring av bemyndigandet att utfärda förordning ska också göras i 3 § i bilskattelagen när det gäller fastställandet av andelarna av fordonet.

13 a §. Närmare föreskrifter om klassificering av fordon i kategori L. I lagen tas in en ny paragraf där Trafiksäkerhetsverket ges bemyndigande att godkänna föreskrifter om klasserna för fordon i kategori L. Denna motsvarar bemyndigandet som gäller klasserna för traktorer i 14 §. Utfärdandet av föreskrifter ska begränsas, så att föreskrifterna är sådana som är nödvändiga för kraven i EU:s fordonslagstiftning eller för trafiksäkerheten eller miljön. På lagnivå föreskrivs även i fortsättningen om den allmänna klassificering som direkt påverkar beskattningen eller körrättskraven. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter inverkar inte på beskattningen eller körrätten.

14 §. Traktor. Standardhänvisningarna i paragrafens 2 mom. uppdateras.

Som ny 4 punkt i paragrafens 3 mom. tas in den traktor i kategori T₄ som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, eftersom det när kommissionens direktiv 2010/62/EU om ändring i form av anpassning av de tekniska bestämmelserna i rådets direktiv 80/720/EEG och 86/297/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG, 2009/60/EG och 2009/144/EG vad gäller typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer trädde i kraft den 29 september 2010 blev möjligt att godkänna traktorer med låg markfrigång i kategori T_{4.3}.

Den nuvarande 4 punkten i 3 mom. blir 5 punkt i 3 mom. och den nuvarande 5 punkten blir 6 punkt.

I paragrafens 4 mom. ges Trafiksäkerhetsverket bemyndigande att utfärda närmare föreskrifter om klasserna för traktorer. Det befintliga bemyndigandet gäller kommunikationsministeriets förordning, men det är ändamålsenligt att fastställa de klasser som är mer teknikfokuserade än huvudkategorierna i 3 mom. genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter påverkar inte klassificeringen av traktorer när det gäller körrätt, beskattning, kör- och vilotidsbestämmelser eller trafiktillståndsfrågor. Utfärdandet av föreskrifter ska begränsas, så att föreskrifterna är sådana som är nödvändiga för kraven i EU:s fordonslagstiftning eller för trafiksäkerheten eller miljön.

15 §. Motorredskap. Paragrafens 2 punkt ska ändras och en ny 3 punkt tas in i paragrafen. I paragrafens 2 punkt ersätts ordet trafiktraktor med traktor, som också omfattar trafiktraktor. Ändringen görs, eftersom fordonet inte heller i det fallet att det är en annan traktor klassificeras som dragtruck.

I den nya 3 punkten ska som motorredskap klassificeras en sådan dumper som används för transporter på byggarbetsplatser, t.ex. förflyttning av jordmassor korta sträckor, och som definieras i standarden EN 474-6:2006 (Earth moving machinery. Safety. Requirements for dumpers). En dumper som registreras som motorredskap behöver inte längre förflyttas med släpvagn från t.ex. en byggarbetsplats till en annan, utan den kan utan last köras på väg liksom andra motorredskap. Enligt 45 § i förordningen om användning av fordon på väg är det även i fortsättningen förbjudet att använda motorredskap för andra transporter än sådana som utförs på själva arbetsplatsen.

I övergångsbestämmelserna ska det föreskrivas att det vid registreringsbesiktning ska kunna godkännas att även en oregistrerad dumper som tagits i bruk innan lagen har trätt i kraft antecknas som motorredskap i registret, om den uppfyller de tekniska krav på motorredskap som gäller då fordonet första gången tas i bruk eller därefter.

17 §. Släpvagn och släpanordning. Det nuvarande 3 mom. i paragrafen är onödigt, eftersom det i fortsättningen föreskrivs om fordon i kategori R och de tekniska kraven på dem genom EU-förordning. En nationell likadan klassificering skulle leda till förvirring, om det genom EU-förordningen föreskrivs krav som man i Finland inte vill ska gälla direkt alla traktorsläpvnar.

Paragrafens nuvarande 4 mom. blir oförändrat 3 mom.

Paragrafens 5 mom. ändras och blir 4 mom. Bemyndigandet i momentet begränsas, så att kommunikationsministeriets förordning inte längre innehåller bestämmelser om indelningen i klasser av andra släpvnar än bilsläpvnar. Släpanordningar för koppling till bil klassificeras som bilsläpvnar och om dem utfärdas även i fortsättningen bestämmelser genom förordning av kommunikationsministeriet. Kommissionens förordning (EU) nr 678/2011 om ersättning av bilaga II och ändring av bilagorna IV, IX och XI till 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 ("ramdirektiv") innehåller också bestämmelser om indelningen av bilsläpvnar. Utfärdandet av föreskrifter ska begränsas, så att föreskrifterna är sådana som är nödvändiga för kraven i EU:s fordonslagstiftning eller för trafiksäkerheten eller miljön.

I det nya 5 mom. ges Trafiksäkerhetsverket bemyndigande att utfärda föreskrifter om klassificeringen av andra släpvnar än bilsläpvnar. Detta omfattar även de traktorsläpvnar som avses i det nuvarande 3 mom. till den del det inte utfärdas bestämmelser om deras klassificering genom en förordning av EU. Trafiksäkerhetsverket ska också utfärda föreskrifter om indelningen i klasser med hänsyn till konstruktionen av släpanordningar som kopplas till andra motordrivna fordon än en bil. Utfärdandet av föreskrifter ska begränsas, så att föreskrifterna är sådana som är nödvändiga för kraven i EU:s lagstiftning eller för trafiksäkerheten eller miljön.

19 §. Övriga fordon utan motor. Paragrafens rubrik ska preciseras, eftersom det föreskrivs separat om släpvnar och släpanordningar utan motor. Fordon som jämföras med cykel, som sparkcyklar, ska definieras i 1 mom. Till momentet läggs till bestämmelser om precisering av en sparkcykel eller ett motsvarande fordon som saknar motor och som jämföras med en cykel på grund av sin storlek eller sitt användningsändamål. För närvarande ingår bestämmelserna i fråga i en förordning av kommunikationsministeriet.

I 2 mom. tas det separat in ett omnämnande av allmän karaktär om fordon som dras av djur och som är avsedda för vägtrafik. Bland annat hästfordon är sådana. Det finns skäl att ta in och definiera exaktare än tidigare i lagen fordon som dras av djur, så att särskilda krav kan ställas på de kombinationer av djur och släpvagn som är avsedda för allmän vägtrafik och som betraktas som fordon. Det går inte heller i fortsättningen att utvidga lagens ursprungliga tillämpningsområde med klasser utan att motsvarande ändringar görs i lagen. 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.

I paragrafens 3 mom. ges Trafiksäkerhetsverket bemyndigande att utfärda närmare föreskrifter om klassificeringen av andra fordon utan motor. När det gäller olika lätta fordon har produktutvecklingen varit snabb. Det kan finnas skäl att tillämpa samma säkerhetskrav på fordon som ursprungligen sålts som leksaker som på andra fordon inom den lätta trafiken när de förstnämnda används i trafik. I 27 a § föreskrivs det om bemyndigandet till Trafiksäkerhetsverket att fastställa tekniska krav. Trafiksäkerhetsverket kan med hjälp av sitt bemyndigande att utfärda föreskrifter reagera snabbt för att hålla de krav som rör dessa fordons tekniska utrustning ajour. Utfärdandet av föreskrifter ska begränsas, så att föreskrifterna är sådana som är nödvändiga för kraven i EU:s lagstiftning eller för trafiksäkerheten eller miljön.

20 §. Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon och gränsbevakningsväsendets fordon. Paragrafens rubrik och 1 mom. ska änd-

ras och ett nytt 4 mom. fogas in, varvid det nuvarande 4 mom. i ändrad form blir 5 mom.

I *rubriken* fogas ett omnämnande av Tullens fordon in, eftersom det med stöd av fordonslagen utfärdas bestämmelser om fordons utrustning genom förordning av kommunikationsministeriet.

De ändringar som föreslås i paragrafens 1 mom. och som rör räddningsväsendet är av teknisk karaktär och beror på ändringar inom brand- och räddningsväsendets lagstiftning och terminologi.

Enligt ordalydelsen i första meningen i paragrafens 1 mom. är en räddningsbil ett för brand- och räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Det föreslås att begreppet brand- och räddningsväsende ersätts med begreppet räddningsväsende. Lagen om brand- och räddningsväsendet (559/1975) upphävdes genom lagen om räddningsväsendet (561/1999), som trädde i kraft den 1 september 1999. I lagen om räddningsväsendet kallades den tidigare helhet som utgjordes av brand- och räddningsväsendet, räddningstjänsten och befolkningsskyddet för räddningsväsendet. Begreppet brand- och räddningsväsende ströks i detta sammanhang ur lagstiftningen. Från den 1 januari 2004 ersattes lagen om räddningsväsendet med räddningslagen (468/2003), som ersattes av den nuvarande räddningslagen (379/2011), som trädde i kraft den 1 juli 2011. Genom den först nämnda räddningslagen övergick man inom räddningsväsendet till kommunernas lagstadgade samverkan när det gäller att sköta räddningsväsendet. Enligt 24 § i räddningslagen ansvarar kommunerna i samverkan för räddningsväsendet inom räddningsområdena. Statsrådet har delat in landet i 22 räddningsområden. Räddningsväsendets uppgift är att i enlighet med räddningslagen sköta det lokala räddningsväsendet. Den behörighet som det lokala räddningsväsendet har som juridisk person tillämpas av den samkommun som utför uppgifterna inom räddningsväsendet, eller någon av de berörda kommunerna med stöd av ett avtal som kommunerna inom räddningsområdet slutit. Enligt 25 § i räddningslagen ska det lokala räddningsväsendet (den kommun eller samkommun som ansvarar för uppgif-

terna) ha ett räddningsverk för skötseln av uppgifterna inom räddningsväsendet. Enligt lagen kan det lokala räddningsväsendet även anlita en frivillig brandkår, anstaltsbrandkår, industribrandkår, militärbrandkår (avtalsbrandkårer) eller någon annan sammanslutning som är verksam i räddningsbranschen enligt överenskommelse med dem. I enlighet med det ovan beskrivna ska räddningsverkens och avtalsbrandkårernas samt de övriga frivilliga brandkårernas, anstaltsbrandkårernas, industribrandkårernas och militärbrandkårernas räddningsbilar i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton, fortfarande användas inom räddningsväsendet på det sätt som avses i lagen. Dessutom använder fortfarande Räddningsinstitutet, som i enlighet med 55 § i räddningslagen ansvarar för yrkesutbildningen inom räddningsväsendet och om vars verksamhet det föreskrivs i lagen om Räddningsinstitutet (607/2006), sådana tunga räddningsbilar som avses i meningen. Att ändra ordalydelsen i bestämmelsen ändrar inte nuläget sakinhållsmässigt, utan det är i själva verket fråga om att ändra bestämmelsen tekniskt, eftersom de instanser som har rätt att inneha tunga räddningsbilar kommer att kvarstå oförändrade på det sätt som avses ovan.

Enligt den nuvarande ordalydelsen i den andra meningen i momentet är en räddningsbil också ett annat fordon i kategori M eller N, som innehas av en kommun eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av en läroanstalt inom statens räddningsförvaltning eller av Luftfartsverket och som används uteslutande för uppgifter inom brand- och räddningsväsendet. Som ovan beskrivs har utförandet av uppgifterna inom räddningsväsendet överförs från enskilda kommuner till att skötas inom kommunernas lagstadgade samverkan, dvs. att skötas av det lokala räddningsväsendet från och med den 1 januari 2004. Andra än tunga räddningsbilar i kategori M eller N innehas således inte längre av varje enskild kommun, utan de innehas av det lokala räddningsväsendets räddningsverk. Med andra ord innehas de i praktiken av det lokala räddningsväsendets "värdkommun" med stöd av det lagstadgade samarbetsavtalet eller av den samkommun som bildats för att sköta de

uppgifter som det lokala räddningsväsendet har. Genom att i texten ändra det nuvarande omnämmandet "som innehas av en kommun" till omnämmandet "som innehas av en kommun eller samkommuns räddningsverk" begränsas i enlighet med nuläget de bilar som avses här till sådana räddningsbilar som kommunen eller samkommunen direkt eller via sitt räddningsverk innehar och som kommunens eller samkommunens räddningsverk använder uteslutande för skötseln av sina räddningsuppgifter som är tjänsteuppgifter.

Begreppet en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning kvarstår oförändrat och omfattar de funktioner som anknyter till inrikesministeriets och regionförvaltningsverkets räddningsväsende. Det föreslås att begreppet en läroanstalt inom statens räddningsförvaltning ska ersättas med termen Räddningsinstitutet. Enligt 55 § 1 mom. räddningslagen sköter staten yrkesutbildningen inom räddningsväsendet och övrig utbildning som hör samman med räddningsväsendet i enlighet med lagen om Räddningsinstitutet (607/2006). Räddningsinstitutet som lyder under inrikesministeriet finns i Kuopio och dess fordon används för uppgifter enligt lagen om Räddningsinstitutet. Enligt 55 § 2 mom. i räddningslagen kan inrikesministeriet också godkänna någon annan läroanstalt med ett offentligt samfund som huvudman än Räddningsinstitutet att ge yrkesinriktad grundutbildning inom räddningsbranschen. Endast Helsingfors stads räddningsverk har fått det nämnda godkännandet. Således är räddningsbilarna vid Helsingfors räddningsverks Räddningsskola Helsingfors räddningsverks räddningsbilar. Det föreslås att begreppet uteslutande för uppgifter inom brand- och räddningsväsendet ändras med anledning av de ovan nämnda grunderna till begreppet uteslutande för uppgifter inom räddningsväsendet.

Den nuvarande ordalydelsen i momentets tredje mening kvarstår oförändrad. Vid sidan av räddningsverken och avtalsbrandkårerna ska alla frivilliga brandkårer, anstaltsbrandkårer, industribrandkårer och militärbrandkårer fortfarande kunna inneha de manskapsbilar som nämns i bestämmelsen, liksom de fortfarande kan inneha sådana tunga släck-

ningsbilar som avses i den första meningen i momentet. Rätten att inneha personbilar som används som räddningsbilar ska fortfarande uteslutande innehas av de instanser som avses i den andra meningen i momentet, dvs. räddningsverken, myndigheter som lyder under statens räddningsförvaltning, Räddningsinstitutet och flygplatsoperatörer.

I momentet talas det inte längre om Luftfartsverkets fordon utan om flygplatsoperatörens fordon. I lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) definieras flygplatsoperatör som en sammanslutning som, vid sidan av annan verksamhet eller som enda verksamhet, med stöd av bestämmelser eller avtal har i uppdrag att förvalta och styra flygplatsens eller flygplatsnätets infrastruktur och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av de olika aktörer som befinner sig på den berörda flygplatsen eller inom det berörda flygplatsnätet.

I enlighet med motiveringen för rubriken ska en beskrivning av Tullens fordon fogas in som nytt 4 mom.

Det nuvarande 4 mom. blir 5 mom. I det ges Trafiksäkerhetsverket i stället för kommunikationsministeriet bemyndigande att utfärda föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter och ljudsignalanordningar för räddningsbilar, polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon.

Bemyndigandet ska också omfatta Tullens fordon som nämndes. Trafiksäkerhetsverket ska också ges bemyndigande att utfärda föreskrifter om de reflektorer och den reflekterande märkning som krävs för att dessa fordon används för särskilda ändamål samt om installeringen av reflektorerna och den reflekterande märkningen. Många av fordonen enligt paragrafen hör till kategorin personbilar där inga reflekterande märkningar tillåts för närvarande. Trafiksäkerhetsverket har dock beviljat undantagstillstånd för de reflekterande märkningarna på polisbilar. Jämfört med undantagstillstånden minskar fastställandet av kraven på reflekterande märkningar genom en föreskrift den administrativa bördan.

21 §. Ambulans. Paragrafens rubrik och de båda momenten ändras. I den finska texten ändras benämningen *sairasauto* till ambu-

lanssi. Ändringen påverkar inte den svenska språkdräkten.

I paragrafens 2 mom. stryks i fråga om skattebefrielse för ambulanser hänvisningen till bilskattelagen (1482/1994) som onödig. Dessutom ges Trafiksäkerhetsverket bemyndigande att meddela föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter och ljudsignalanordningar som krävs till följd av att ambulanser används för särskilda ändamål. Bestämmelser om dessa krav finns för närvarande i en förordning av kommunikationsministeriet. Trafiksäkerhetsverket ska också ges bemyndigande att utfärda föreskrifter om de reflektorer och den reflekterande märkning som krävs till följd av att ambulans används för särskilda ändamål samt om installeringen av reflektorerna och den reflekterande märkningen. Ambulanser klassificeras som personbilar, på vilka det för närvarande inte tillåts reflekterande märkningar. Användning av sådana på ambulanser är dock motiverat för att förbättra synligheten.

24 §. Museifordon. Regleringen på lägre nivå av museifordon har redan tidigare hört till Trafiksäkerhetsverket. När bemyndigandena att utfärda föreskrifter i övrigt utvidgas finns det skäl att precisera de grundläggande bestämmelserna även för museifordons del. Terminologin ska preciseras genom att ändra termen restaurera till att avse både restaurering av fordonet, dvs. att återställa fordonet i ett skick som motsvarar originalskicket, och konservering av det, dvs. att bevara det och säkerställa att det inte förstörs.

Paragrafens 2 mom. ska preciseras, så att Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen vid behov också kan utfärda föreskrifter om ändamålsenliga ersättande komponenter som får installeras i ett museifordon, så att det beviljade bemyndigandet att utfärda föreskrifter utvidgas till att även omfatta användningen av ersättande komponenter, vilken för närvarande styrs genom tolkningsanvisningar. Dessutom ska bemyndigandet preciseras på grund av de terminologiska ändringar som föreslås i 1 mom.

24 a §. Specialtransportfordon. En ny paragraf som definierar specialtransportfordon tas in i lagen. Det föreslås att definitionen av specialtransport fogas in som 16 punkt i 2 § i

vägtrafiklagen. Ett fordon som utan last överskrider de dimensioner eller den massa som allmänt tillåts på väg är ett specialtransportfordon, som är planerat 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 dimensioner som allmänt tillåts på väg ett specialtransportfordon om fordonet med större massa än den allmänt tillåtna har godkänts för användning på väg.

För specialtransportfordon kan de undantag som fordonets användningsändamål kräver från tekniska krav på alla fordon tillåtas vid godkännandet för transportändamål. Med stöd av 27 § utfärdas bestämmelser om tekniska krav genom förordning. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket utfärda närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av påvisandet av överensstämmelse med de särskilda kraven på specialtransportfordon. Enligt det föreslagna 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utfärda föreskrifter om dessa undantag. Föreskrifterna kan även gälla ytterligare krav på specialtransportfordon. Till följd av specialtransportfordonets användningsändamål är det ändamålsenligt att tillåta undantag från konstruktionen och att ställa ytterligare krav för att säkerställa trafiksäkerheten.

25 §. Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Paragrafen innehåller bestämmelser om viktiga egenskaper hos fordon som används i trafik. Bestämmelserna gäller i regel alla fordon. Paragrafens 1 mom. ska kompletteras och i paragrafen fogas ett nytt 4 mom. in, varvid det nuvarande 4 mom. i ändrad form blir 5 mom.

I 6 punkten i paragrafens 1 mom. lindras kravet på varningstriangel för lätta släpvagnar. Som ny 14 punkt infogas en grundläggande bestämmelse om att fordonet ska ha konstruktioner som säkerställer en tillräcklig styrförmåga, tillräckliga kurvkörnings- och bromsningsegenskaper och vändbarhet. Kravet är en grundläggande bestämmelse om såväl godkännande av fordon för trafik som säkerställande av säkerheten hos de ändringar som görs i fordon. Den grundläggande be-

stämmelsen ska särskilt tillämpas vid godkännande av tvåhjuliga fordon i kategori L för trafik efter gjorda ändringar. För närvarande innehåller en förordning av kommunikationsministeriet bestämmelser om kravet, men då det är ett centralt krav anses det snarare höra till lagnivån när utfärdandet av närmare föreskrifter överförs till Trafiksäkerhetsverket enligt lagförslaget. Avsikten är inte att ändra innehållet i de nuvarande principerna. I fortsättningen kan det dock genom EU-lagstiftningen komma krav om detta för nya fordon i kategori L.

Dessutom ska en ny 15 punkt om tillräcklig fri markhöjd, en ny 16 punkt om lastutrymmen lämpliga för sitt användningsändamål och en ny 17 punkt om kopplingsanordningar fogas in i 1 mom. Liksom i 14 punkten ska även kravet om tillräcklig fri markhöjd i 15 punkten vara en grundläggande bestämmelse särskilt i samband med ändringar av fordon. Markhöjden ska särskilt gälla sänkningar av personbilar. För närvarande utfärdas bestämmelser om kravet genom förordning av kommunikationsministeriet, men kravet anses som ett centralt krav som snarare hör till lagnivån när även utfärdandet av närmare föreskrifter om ändring av konstruktionen på bilar överförs till Trafiksäkerhetsverket. Den nya 16 punkten ska vara en grundläggande bestämmelse om närmare bestämmelser och föreskrifter om lastutrymmet i fordon som används för godstransport och till exempel fästpunkter för last. På motsvarande sätt ska den nya 17 punkten vara en grundläggande bestämmelse om bestämmelser och föreskrifter om kopplingsanordningar som används vid koppling av släpfordon till dragfordon.

Ett nytt 4 mom. fogas in i paragrafen. I momentet preciseras att de konstruktioner, manöverorgan och utrustningar som beskrivs i 1 mom. inte krävs i fordon som är EG-typgodkända och sålunda uppfyller kraven för typgodkännande. För dessa fordon del har de allmänna förutsättningarna för säker användning påvisats i samband med typgodkännandet. En motsvarande hänvisning görs för de begagnade fordon del som godkänts i enlighet med tidpunkten för sitt ibruktagande. Utöver godkännandet av ett befintligt fordon ska kravet som gäller varningstri-

angel dock också gälla för fordon som redan tidigare godkänts för trafik.

Utöver de krav som föreslås här kan det i samband med användningen av fordon förekomma krav som ställs separat med stöd av vägtrafiklagen. Ett sådant krav är bland annat den nationella skyldigheten att ha en skylt för långsamtgående fordon, som ska finnas åtminstone på traktorer och lätta fyrhjulingar, dvs. mopedbilar, när de används på väg, samt kravet på fotstöd när en passagerare transporteras på en motorcykel.

Det nuvarande 4 mom. ändras och blir 5 mom. I momentet hänvisas det till den nya EU-förordningen om färdskrivare.

27 §. Närmare bestämmelser om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Paragrafens 1 och 2 mom. ändras och blir 2 och 3 mom., och ett nytt 1 mom. fogas in i paragrafen.

I paragrafen fogas in ett nytt 1 mom. där bemyndigande ges att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om undantag från kraven enligt 25 § 1 mom. Bestämmelsen gäller endast andra fordon än bilar och deras släpvagnar. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om de undantag som beror på användningsändamål, trafiksäkerhetskrav eller möjligheterna att i tekniskt hänseende uppfylla kraven och där man kan eller ska avvika från de i 25 § 1 mom. fastställda obligatoriska komponenterna och egenskaperna. De reglerade undantagen ska vara nödvändiga med beaktande av de berörda faktorerna. För en del av fordonen, som luftkuddefarkosterna, är kraven inte alls ändamålsenliga. Statsrådet ska dock också utfärda bestämmelser om de förbehåll inom vars ram det nationella handlingsutrymmet när det gäller den tekniska kravnivån för fordon ska utnyttjas. De undantag som ska fastställas motsvarar i hög grad de gällande lättnaderna för fordon som importerats eller tillverkats som enskilda exemplar. Undantag kan vid behov utvidgas med hänsyn till internationella krav och särskilt egendoms-skydd och fri rörlighet, om utvidgandet av undantagen anses som ändamålsenligt och om konsekvenserna av undantagen kan begränsas med tanke på säkerhet och hälsa till ringa.

Även i fortsättningen utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet närmare bestämmelser om de tekniska kraven på bilar och bilsläpvagnar med separat föreskrivna undantag i lagen. Det bemyndigande som gäller detta preciseras i 2 mom. Liksom för närvarande kan det genom förordning av ministeriet utfärdas bestämmelser om undantag från de krav som avses i 25 § 1 mom. genom att hänvisa till 25 § 1 mom. som nämns i 2 mom. Möjligheten att föreskriva om undantag begränsas så att undantagen ska vara behövliga med beaktande av fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskraven eller möjligheterna att uppfylla kraven i fråga om fordonet.

Till paragrafens nya 3 mom. överförs den rätt som föreskrivs i ministeriets förordning att godkänna undantag vid godkännandet av specialanordningar som är avsedda för funktionshindrade förare och passagerare och som installeras i fordon, dvs. vid registrerings- eller ändringsbesiktning eller enskilt godkännande. Dessa individuella lösningar som ofta är skraddarsydda enligt användarens funktionsnedsättning granskas sålunda från fall till fall, och undantag kan godkännas om de inte på betydande sätt äventyrar trafiksäkerheten.

Bestämmelser om beviljande av tillstånd till undantag från tekniska krav på enskilda fordon utfärdas för närvarande genom förordning av kommunikationsministeriet. Enligt det föreslagna 4 mom. fogas på lagnivå en bestämmelse in, enligt vilken Trafiksäkerhetsverket kan bevilja enskilda undantagstillstånd att avvika från de krav som gäller fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning, system, komponenter, separata tekniska enheter och andra motsvarande objekt som ska godkännas och om vilka det utfärdas bestämmelser eller föreskrifter med stöd av fordonslagen och vilka anknyter till säkerhet. Bestämmelsen gäller alla fordonskategorier. Det undantagstillstånd som beviljas får inte öka riskerna för säkerheten, hälsan eller miljön mer än i ringa omfattning. Undantagstillståndet får inte heller snedvrیدا konkurrensen. Närmare bestämmelser om villkoren för beviljande av undantagstillstånd utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Praxisen och principerna för undantagstillstånd

förblir enhetliga för alla fordon. Undantagstillstånd får dock beviljas endast till den del det inte medför betydande negativa konsekvenser. De negativa konsekvenser som vid beviljande av undantagstillstånd ska bedömas är i fortsättningen utöver snedvridning av konkurrensen också skada eller risk för miljö och den allmänna säkerheten och hälsan i stället för endast trafiksäkerheten. Undantagstillstånd ska fortfarande också beviljas för försök.

27 a §. Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Till följd av att författningsstrukturen ändras tas en ny paragraf om bemyndiganden till Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter som fokuserar på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning in i lagen.

Bestämmelser om tekniska krav på objekt som ska godkännas i andra fordon än bilar och bilsläpvagnar ska utfärdas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Föreskrifterna ska dock till vissa delar som framgår av paragrafen också gälla bilar och bilsläpvagnar. En ny förordning av statsrådet tillsammans med Trafiksäkerhetsverkets närmare föreskrifter ska ersätta de gällande förordningarna om andra fordon än bilar och bilsläpvagnar av kommunikationsministeriet, vilka innehåller bestämmelser om både den utrustningsnivå som krävs och närmare tekniska detaljer. Kommunikationsministeriets förordningar ska upphävas i samband med att Trafiksäkerhetsverket utfärdar sina föreskrifter. Vissa av ministeriets förordningar ska dock upphävas redan nu genom den föreslagna lagen.

Förnyelsen av den nationella författningsstrukturen anteciperar också förnyelsen av EU:s reglering där parlamentet och rådet antar en förordning om grundläggande krav som är direkt tillämpliga i medlemsstaterna och de faktiska tekniska bestämmelserna utfärdas genom kommissionens förordningar efter det att de allmänna grundläggande kraven har överenskommit. Genom att ge Trafiksäkerhetsverket bemyndigande att utfärda föreskrifter kan man påskynda det nationella genomförandet och säkerställa att det finns tekniskt kunnande att bedöma och utnyttja det nationella handlingsutrymmet. Utgångspunkten är att enligt 7 och 29 a § tillämpa på

ett begagnat fordon under hela dess användningstid de krav för godkännande av ett fordon för användning i trafik som gällde när det första gången togs i bruk. Genom att koncentrera den uppföljning av tekniska krav som direkt antagits genom EU-förordningar och det nationella bemyndigandet att utfärda föreskrifter till Trafiksäkerhetsverket kan det ses till att bestämmelserna är ajour och att det informeras om dem samtidigt som den behövliga förmågan att reagera på den allt snabbare EU-regleringen behålls.

Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som avses i *1 mom. 1 punkten* i paragrafen ska kommunikationsministeriets förordning om påvisande av att bilar med tryckluftsbromsar och till dem kopplade släpvagnars bromsar stämmer överens med kraven ersättas. Vid påvisandet av att bromsarna är kravenliga tillämpas de allmänna bestämmelserna i 36, 50 e och 60 a §. Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter utfärdas bestämmelser som rör alternativa tekniska krav till EU-bestämmelserna och som motsvarar den nuvarande förordningen. I föreskrifterna om kraven på bromsarna ska det ses till att säkerhetsnivån motsvarar nivån enligt de internationella bestämmelserna om bromsar. Med internationella bestämmelser avses E-reglemente nr 13 av FN:s ekonomiska kommission. I fråga om kravet om ett aktivt elektroniskt stabilitetskontrollsystem enligt E-reglemente nr 13 föreskrivs också i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem. Riktlinjerna i den nämnda EG-förordningen och i E-reglementet ska följas i tidsplanen för när kravet på ett aktivt elektroniskt stabilitetskontrollsystem ska träda i kraft och i de fall där det beviljas undantag från kravet.

När det gäller alla fordons dubbar och dubbdäck, som nämns i *1 mom. 2 punkten*, är avsikten att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser som på det stora hela motsvarar den nuvarande förordningen om dubbar på fordonsdäck av kommunikationsministeriet. Enligt bestämmelserna ska typgodkännande krävas av alla dubbar avsedda

för bilar och bilsläpvagnar. Avsikten är att utesluta ur de nuvarande typgodkännandekraven för dubbar dubbarna för fordon i kategori L, eftersom en mycket liten del av dessa fordon har dubbdäck. Därför är ett typgodkännandekrav för dessa fordons dubbar inte ändamålsenligt. I de föreskrifter som utfärdas av Trafiksäkerhetsverkets kan de negativa konsekvenser för trafikmiljön och hälsan som orsakas av dubbar som används av dessa fordon i kategori L, som motorcyklar, mopeder och lätta fyrhjulingar, samt motorredskap och traktorer i tillräcklig utsträckning regleras. Enligt planerna ska dessa föreskrifter gälla antalet dubbar som är tillåtna att installeras i däck och dubbens tillåtna massa, toppform och utskjutande del. I fortsättningen är det meningen att utfärda bestämmelser om de tekniska kraven på dubbar och dubbdäck för bilar och bilsläpvagnar genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, som ersätter bestämmelserna om tekniska krav i kommunikationsministeriets förordning om dubbar på fordonsdäck.

Enligt paragrafens *2 mom. 1–3 punkt* ska Trafiksäkerhetsverket få bemyndigande att meddela behövliga tekniska föreskrifter om kraven på konstruktion och egenskaper, tillverkningsnummer och tillverkarskylt samt system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning i fråga om andra fordon än bilar och bilsläpvagnar.

Genom en föreskrift av Trafiksäkerhetsverket ska huvuddelen av kommunikationsministeriets förordning om två- och trehjulinga fordons samt fyrhjulingars konstruktion och utrustning ersättas. Två- och trehjulinga fordon samt fyrhjulingar är fordon i kategori L, vilkas krav bygger på EU-bestämmelser. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om konstruktion och utrustning för fordon i kategori L ska alltså närmast vara en presentation av EU-kraven i ett tydligt tabellformat. Utfärdandet av bestämmelser om de tekniska kraven på cyklar samt på släpvagnar till fordon i kategori L och till cyklar kommer att kvarstå på nationell nivå.

Genom en föreskrift av Trafiksäkerhetsverket ska huvuddelen av kommunikationsministeriets förordning om traktors, motorredskaps, terrängfordons, till dem hörande släpvagnars samt släpanordningars konstruk-

tion och utrustning ersättas. Kraven på traktorer bygger liksom när det gäller fordon i kategori L närmast på EU-direktiv. Trafiksäkerhetsverket ges bemyndigande att utfärda närmare föreskrifter också om de tekniska kraven på den nationella trafiktraktor som nämns i 14 § 3 mom. Det nuvarande bemyndigandet att utfärda bestämmelser om detta genom förordning av kommunikationsministeriet finns i lagens 27 §. Det bemyndigande som ges Trafiksäkerhetsverket ska vara klarare avgränsat än det nuvarande bemyndigandet. Även bestämmelserna om de tekniska kraven på traktorer med band i kategori C ska utfärdas nationellt genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. När det gäller motorredskap och terrängfordon ska föreskrifterna inte inbegripa de bestämmelser i den nuvarande förordningen 274/2006 som överlappar bestämmelserna i statsrådets förordning om maskiners säkerhet (400/2008). Genom förordningen i fråga har Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG genomförts i Finland. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket utfärda föreskrifter om de tekniska kraven på fordon dragna av djur och andra släpanordningar än sådana som dras av bil.

Genom de föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket som avses i 2 mom. 4 och 5 punkten i paragrafen ersätts trafikministeriets beslut om lastkorgar till fordon, lastning av fordon och fastgörande av last. I de tekniska kraven i föreskrifterna ska det tas hänsyn till de internationella standarder som anknyter till lastkorgar och fastgörande av last.

I 2 mom. 6 punkten i paragrafen ges Trafiksäkerhetsverket bemyndigande att utfärda föreskrifter om sådana andra komponenter, system och separata tekniska enheter som behövs för fordonets drift än de som avses i 1–3 punkten och i 27 § 2 mom. och om annan utrustning än dubbar och dubbdäck, som bemyndigandet i 1 mom. gäller. Sådana är t.ex. varningstrianglar, skyltar för långsamtgående fordon, skyddshjälmarna och bilbarnstolar.

I 2 mom. 7 punkten i paragrafen ges Trafiksäkerhetsverket bemyndigande att vid behov utfärda föreskrifter om dimensioneringen av transportutrymmet och om de hjälpmedel som behövs för resandet samt fastsättningen av dem i fråga om en sådan annan bil än am-

bulans som kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning. Vid transport av patienter finns det behov av fordon med lättare utrustning än ambulanser, som av s.k. bårtaxin. I fråga om transporter som särskilt lämpar sig för personer med funktionsnedsättning finns det behov av att närmare reglera om hjälpmedlen i bilen, som ändamålsenligt fastsättande av personlyftar i fordon. Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter säkerställs det att resandet i dessa fordon är tillräckligt säkert och behagligt.

Paragrafens 3 mom. ska innehålla bestämmelser om att Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter ska vara behövliga för att nå en tillräcklig internationell allmän kravnivå och för att säkerställa en tillräcklig nivå på trafiksäkerheten, hälsan och miljön. Förbehåll av denna typ finns också i EU:s bestämmelser om typgodkännande.

I 4 mom. i paragrafen preciseras det att Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om trafiktraktorer liksom nu ska bygga på de tekniska krav som tillämpas vid EG-typgodkännandet av jordbrukstraktorer i kategori T₁. De tekniska kraven kan dock av trafiksäkerhetsskäl skärpas till den del som en trafiktraktors hastighet som är högre än en jordbrukstraktors samt total- och kombinationsmassa förutsätter det.

28 §. Begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Paragrafens rubrik och innehåll ska preciseras, så att fordonsrelaterade energi- och miljökonsekvenser i större utsträckning än tidigare omfattas. De krav som rör energiförbrukning och koldioxidutsläpp hänför sig inte direkt till miljön. Därför ska definitionen utvidgas till att även ta hänsyn till dessa konsekvenser. Paragrafens 1 mom. ska utgöra den grundläggande bestämmelsen för krav på lägre nivå liksom i regleringen om 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 omfatta vid sidan av det övriga skyldigheter avseende OBD-anordningar, utsläppsnivåernas varaktighet och andra egenskaper som det inte går att fastställa några faktiska mätbara gränsvärden för. Därför ska

ordalydelsen preciseras så att som kravnivå fastställs skyldigheten att i huvudsak motsvara den befintliga allmänna tekniska nivån för motsvarande fordon. Dessutom ska det preciseras att de skadliga konsekvenser som är förknippade med de risker som ska regleras kan drabba både människors hälsa och miljön.

Eftersom statsrådets förordning om begränsning av utsläppen av avgaser och partiklar från förbränningsmotorer (844/2004) tillämpas på en del av de motorredskap som omfattas av fordonslagets tillämpningsområde och de terrängfordon som betraktas som motorredskap, ska för tydlighetens skull ett omnämnande om detta tas in i det nya 2 mom.

29 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter om begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Paragrafens rubrik samt bemyndigandena att utfärda närmare bestämmelser och föreskrifter ändras till att motsvara strukturen i 27 och 27 a §.

Paragrafens 1 mom. innehåller bestämmelser om att bemyndigandena för bilar och släpvagnars del ska kvarstå hos kommunikationsministeriet och i praktiken vara oförändrade.

Bestämmelser om de allmänna kraven för sådana fordonskomponenter och fordonsenskaper som andra än motorredskap och som de fordon som avses i 1 mom. förutsätts ha och som hänför sig till energi- och miljökonsekvenserna samt för objekt som ska godkännas och som anknyter till andra än motorredskap och till de i 1 mom. avsedda fordonen och som separat säljs eller installeras ska med stöd av 2 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet. Som ett centralt krav ska även bestämmelser om gränsvärdena för buller och utsläpp för de objekt som ska godkännas och som avses i 2 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet. Syftet är att genom förordning av statsrådet direkt hänvisa till EU-rättsakterna om fordonskategorier, om en sådan är tillämplig. Som en del av kraven om gränsvärden för buller och utsläpp ska det även utfärdas bestämmelser om förbehållen i samband med fordons användningsändamål och det tekniska genomförandet av fordon genom förordning av statsrådet. Med hjälp av förbehållen kan det

nationella handlingsutrymmet liksom hittills tillämpas bland annat på fordon som är begagnade och som importerats som flyttgods eller på enskilt tillverkade fordon.

I fortsättningen ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 3 mom. utfärda närmare föreskrifter om energi- och miljökonsekvenserna av åtminstone fordon i kategori L och T samt trafiktraktorer. Med dessa konsekvenser avses för annat än gränsvärdenas del de krav som rör begränsning av energiförbrukningen och växthusgasutsläppen samt de övriga skadliga utsläppen, som gasformiga utsläpp, partikelutsläpp, buller och elektromagnetiska störningar. I föreskrifterna ska det hänvisas till EU-rättsakterna om ärendet i fråga, om de är tillämpliga. De föreskrifter som utfärdas ska vara behövliga med hänsyn till de omständigheter som nämns i momentet.

För närvarande föreskrivs det om beviljandet av tillstånd till undantag från de tekniska kraven för enskilda fordon genom förordning av kommunikationsministeriet. I samband med att författningsstrukturen ändras fogas i 4 mom. in en grundläggande bestämmelse, enligt vilken Trafiksäkerhetsverket kan bevilja enskilda tillstånd till undantag från bestämmelserna och föreskrifterna om begränsning av energi- och miljökonsekvenserna av fordon. Undantagstillstånden kan endast gälla bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av fordonslagen. Beviljandet av undantagstillstånd ska begränsas så att det inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan eller miljön mer än i ringa omfattning. Undantagstillståndet får inte heller snedvrida konkurrensen. Vid behov kan närmare bestämmelser om villkoren för beviljande av undantagstillstånd utfärdas genom förordning av statsrådet. På så sätt är praxisen och principerna enhetliga på författningsnivån för alla fordon och för olika krav. Avsikten är dock inte att med anledning av den föreslagna ändringen ändra den nuvarande praxisen för beviljandet av undantag.

29 b §. Krav på fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter. I lagen tas in en ny paragraf om olika sätt att märka specialtransporter och om kravet för varningsfordon.

I det föreslagna 1 mom. tas in en allmän bestämmelse om de märkningar, varnings-

lyktor och motsvarande varningsanordningar som används i 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.

Trafiksäkerhetsverket ska ges bemyndigande att utfärda närmare föreskrifter om de märkningar, igenkännings- och varningslyktor, reflektorer och andra varningsanordningar som specialtransportfordon och fordonskombinationer ska ha.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om kategori, massa och färger för varningsfordon som används vid specialtransporter samt om olika varningsanordningar och varningsredskap förknippade med trygghet av transportsäkerheten. Enligt den föreslagna 87 b § i vägtrafiklagen ska det vid behov användas varningsfordon vid specialtransporter.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska de föreskrifter som avses i paragrafen grunda sig på den praxis som allmänt tillämpas i Europa.

År 2007 utarbetade en arbetsgrupp vid Europeiska kommissionen en slutrapport om sitt arbete som rörde specialtransporter. Slutrapporten *European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports* behandlade specialtransporter och deras märkningar, krav för varningsfordon och avskaffande av begränsningar för fri rörlighet för specialtransporter. När Trafiksäkerhetsverket meddelar de föreskrifter som avses i denna paragraf ska det tillämpa de rekommendationer för specialtransporter som ges i slutrapporten. På grund av detta medför särskilt föreskrifterna om märkningar i fortsättningen förändringar jämfört med den nuvarande praxisen.

I arbetsgruppens slutrapport krävs det att ett varningsfordon har en synlighet som avviker från de övriga fordon som allmänt rör sig i trafiken. Synligheten genomförs med hjälp av varningsfordonets färg, reflektorer, varningslyktor och varningsskyltar. Varningsfordonet ska vara en personbil, skåpbil eller en lätt lastbil som motsvarar en skåpbil, så att varningsfordonet inte uppfattas som den faktiska specialtransporten. I det varningsfordon som kör före specialtransporten

ska det finnas ett mätinstrument med vilket det säkerställs att den specialtransport som följer efter och som är högre än normalt ryms under de anordningar som finns ovanför vägen utan att träffa dem. För att säkerställa trafiksäkerheten ska det i ett varningsfordon finnas ett tillräckligt antal trafikkoner som är avsedda för tillfällig styrning av trafiken under transporten, anordningar som behövs vid trafikstyrning, en brandsläckare och andra redskap som behövs för att säkerställa säkerheten. I Europa används åtminstone i Tyskland, Holland och Sverige varningsfordon för att säkerställa trafiksäkerheten. I dessa länder uppfyller varningsfordonen i huvudsak rekommendationerna i slutrapporten.

31 §. Tillämpningsområdet för typgodkännanden. I paragrafen läggs till ett omnämnande om fordon i kategori T₄. Även ett fordon i kategori T₄ kan typgodkännas.

32 §. Typgodkännandeskyldighet. I 1 mom. i paragrafen görs en ändring som motsvarar ändringen i 14 § 3 mom. 4 punkten, så att typgodkännandeskyldigheten också omfattar fordon i kategori T₄.

Det 2 mom., som gäller typgodkännandeskyldigheten i fråga om sådana system, komponenter och separata tekniska enheter som säljs separat, ska ändras så att momentet också omfattar trafiktraktorer, eftersom de i praktiken till sin konstruktion och sina komponenter skiljer sig mycket lite från fordon i kategori T₁. I fortsättningen ska bestämmelsen också gälla fordon i kategori C, som är traktorer som drivs och styrs med hjälp av band. När det gäller typgodkännandeskyldigheten i fråga om sådana system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon i kategori L, C och T₁–T₄ och trafiktraktorer och som säljs separat kan det föreskrivas om undantag genom förordning av statsrådet samt i fråga om sådana system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon i kategori M, N och O genom förordning av kommunikationsministeriet. För närvarande föreskrivs om undantag för alla fordons del genom förordning av ministeriet. Det ska föreskrivas om undantag på det sätt som förutsätts enligt det direktiv och den EU-förordning som gäller typgodkännande.

I paragrafen läggs till ett nytt 3 mom., enligt vilket även sådana komponenter, system och separata tekniska enheter som behövs för fordonets drift, som säljs separat och som är väsentliga för trafiksäkerheten och miljön ska vara typgodkända. Närmare bestämmelser om typgodkännandeskyldigheten för dessa objekt utfärdas genom förordning av statsrådet. Typgodkännandeobjekt av detta slag är t.ex. dubb och dubbdäck, motorcyklister och snöskoterförarens skyddshjälm, bilbarnstolar, skyltar för långsamtgående fordon, varningstrianglar samt ett brungult, blått eller rött blinkande varningsljus som fästs på ett fordon.

Det nuvarande 3 mom. blir 4 mom. och i det görs en ändring som motsvarar ändringen i 14 § 3 mom. 4 punkten, så att möjligheten att godkänna ett fordon för trafik genom registreringsbesiktning också ska omfatta fordon i kategori T₄.

Det nuvarande 4 mom. med författningshänvisning blir som sådant 5 mom.

34 §. Typgodkännandemyndighet. I paragrafen görs en ändring som motsvarar ändringen i 14 § 3 mom. 4 punkten, så att Trafiksäkerhetsverket är typgodkännandemyndighet också för fordon i kategori T₄. Omnämmandet om fordon i kategori R stryks, eftersom det nuvarande 3 mom. om fordon i kategori R i 17 § ska strykas enligt förslaget.

36 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid typgodkännande. Paragrafens 2 mom. avgränsas till att endast gälla bil och bilsläpvagn, eftersom bestämmelserna om sådant som rör andra fordon i 2 mom. ska ingå i det nya 3 mom.

I det nya 3 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda bestämmelser om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven av andra fordon än bilar och bilsläpvagnar vid nationellt typgodkännande av små serier och vid nationellt typgodkännande samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på basis av en utredning av en godkänd sakkunnig. Vid påvisandet av överensstämmelse med kraven kan i fråga om andra fordon än bilar och bilsläpvagnar också de påvisandesätt som avses i 1 mom. tillämpas även i fortsättningen. Genom förordning av statsrådet ska det utfärdas bestämmelser om allmänna principer som

iaktas när det gäller på vilken nivå de redogörelser som krävs vid påvisandet av överensstämmelse ska vara.

Det nuvarande 3 mom. om bemyndigande blir 4 mom. och ska liksom 2 mom. avgränsas till att endast gälla bilar och bilsläpvagnar. Dessutom är det fråga om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven.

I det nya 5 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven för dubbar i det nationella typgodkännandet. I fortsättningen ersätter föreskrifterna delvis kommunikationsministeriets förordning om dubbar på fordonsdäck.

Dessutom bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov utfärda närmare föreskrifter om de tekniska sätt för påvisande av överensstämmelse med de krav som ska iaktas vid nationellt typgodkännande av små serier av andra fordon än bilar och bilsläpvagnar och vid nationellt typgodkännande. I praktiken ska dessa tekniska sätt att påvisa överensstämmelse tillämpas på fordon i kategori T och L vid nationellt typgodkännande av små serier och på motorredskap och snöskotrar vid nationell typgodkännande. De tekniska sätten att påvisa överensstämmelse ska från fall till fall precisera de bestämmelser av allmän karaktär som lämpar sig för olika komponenter och egenskaper, som avses i 3 mom. och som utfärdas genom förordning av statsrådet.

36 a §. Förutsättningar för CE-märkning. Paragrafen ska upphävas, eftersom behovet av nationell reglering upphört efter det att 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 (förordningen om ackreditering och marknadskontroll) antogs i juli 2008 och offentliggjordes i den officiella tidningen i augusti 2008. Även lagen om att vissa produkter skall förse med CE-märkning (1376/1994), som föredrogs av arbets- och näringsministeriet, har upphävts genom lagen om CE-märkningsförseelse (187/2010) av motsvarande orsak. I fordonslagen ska dock det grundläggande kravet i 41 a § att använda CE-märkning behållas liksom

definitionen av en behörig myndighet i 34 a §. Det finns behov av att behålla dessa för att det ska vara tydligt vilka CE-märkta produkter som ska omfattas av de övriga krav som kompletterar CE-märkningen enligt fordonslagen och som hänger samman med användning i vägtrafik och för att fastställa de produktgrupper som Trafiksäkerhetsverket är marknadstillsynsmyndighet för.

39 b §. *Undantag som tillämpas vid typgodkännande.* En grundläggande bestämmelse om undantag som beviljas vid typgodkännande tas in i lagen. För närvarande innehåller statsrådets förordning om godkännande av fordon bestämmelser om beviljande av undantag.

Enligt förslaget kan Trafiksäkerhetsverket vid nationellt typgodkännande bevilja smärre enskilda undantag. Ett villkor är att undantaget inte äventyrar trafiksäkerheten eller snedvrider konkurrensen. Med stöd av bemyndigandet i lagens 40 § ska det vid behov föreskrivas närmare om villkoren för beviljande av undantag genom förordning av statsrådet. Avsikten är inte att ändra godkännandeprocessen med anledning av den föreslagna bestämmelsen. De undantag som gäller EG-typgodkännanden ska grunda sig på direktiven om typgodkännande av fordon.

40 §. *Närmare bestämmelser om typgodkännande.* Paragrafens nuvarande 1 mom. blir onödigt, eftersom det berörda bemyndigandet till statsrådet ingår i de bemyndiganden som ges statsrådet i det nuvarande 2 och 4 mom. i 40 §.

Det nuvarande 2 mom. blir 1 mom. Bemyndigandet i den 3 punkten ska ändras. I fråga om de undantag som avses i punkten har det föreslagits att den grundläggande bestämmelsen ska föras in i 39 b §, så i fortsättningen ska det vid behov genom förordning av statsrådet utfärdas endast närmare bestämmelser om villkoren för att bevilja undantag. Dessutom ska 5 punkten ändras i enlighet med ändringen i 14 § till att omfatta även fordon i kategori T₄.

Det nuvarande 3 mom. är onödigt, eftersom de tekniska krav som ska tillämpas vid nationellt typgodkännande av små serier i fortsättningen utfärdas med stöd av 27 och 27 a § och 39 a § innehåller bestämmelser om ömsesidigt erkännande.

Det nuvarande 4 mom. blir nytt 2 mom. I momentet ändras kommissionens namn. Europeiska gemenskapernas kommission ersätts med Europeiska kommissionen, som den nu-förtiden kallas.

41 a §. *Påvisande av överensstämmelse genom CE-märkning.* Det 1 mom. ska uppdateras och 2 mom. ska upphävas som onödigt till följd av godkännandet av den nya unionslagstiftningen och av konsument säkerhetslagen (920/2011) som trädde i kraft i början av 2012. 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 tillämpas utan separat genomförande. Det anses dock ändamålsenligt att behålla paragrafen, så att man vet vilka fordon och komponenter inom området för den harmoniserade lagstiftningen som omfattas av tillämpningsområdet för fordonslagen och övervakas av Trafiksäkerhetsverket. En följd av de skyldigheter som gäller CE-märkning är också att om produkten enligt fordonslagstiftningen förutsätts ha andra märkningar, ska de utöver CE-märkningen fästas på produkten i enlighet med bestämmelserna i fråga. I nuvarande 3 mom. som ersätter 2 mom. ska uppdateras som hänvisning att det i lagen om CE-märkningsförförelse, som trädde i kraft den 1 april 2010, föreskrivs om påföljderna av att CE-märkningen används i strid med bestämmelserna.

44 b §. *Bristande överensstämmelse hos komponenter, separata tekniska enheter och cyklar.* I paragrafen fogas in ett nytt 2 mom. som ersätter det nuvarande 2 mom.

I det nya 2 mom. ska det separat föreskrivas om de tillsynsåtgärder som tillämpas med anledning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar. En separat bestämmelse behövs, eftersom tillsynen över märkningen av däck avviker till sin författningsgrund från fordonsssektorns allmänna marknadstillsyn och de nuvarande bestämmelserna inte tydligt omfattar tillsynen över bristfälliga eller felaktiga märkningar till alla delar. För att säkerställa en effektiv tillsyn finns det skäl att utvidga tillämpningen av

tillsynssätten enligt 42 § 1–2 mom. som det hänvisas till i denna paragraf till att även omfatta de nya kraven för märkning av däck. Trafiksäkerhetsverket ska på det sätt som föreslås i 79 § 3 mom. vara den myndighet som kontrollerar att skyldigheten att märka däck uppfylls.

Det nuvarande 2 mom. ska i enlighet med ingressen som sådant bli 3 mom.

47 §. Utsedda tekniska tjänster. Paragrafens 1 mom. ändras.

Utsedda tekniska tjänster ska i fortsättningen också utföra sådana kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar som avses i 50 e §. Ett tillägg om enskilt godkännande ska göras, så att Trafiksäkerhetsverket även kan meddela till kommissionen sådana tekniska tjänster som utför test som behövs för beviljande av enskilt godkännande och om vilka det föreskrivs i kommissionens förordning (EU) nr 183/2011 om ändring av bilagorna IV och VI till 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 ("Ramdirektiv"). Dessutom ska det i stället för om Europeiska gemenskapen talas om Europeiska unionen i momentet.

48 §. Godkända sakkunniga. Paragrafens 3 mom. ska upphävas som onödigt. Enligt momentet bestäms genom förordning av Kommunikationsministeriet om användningen av sådana utredningar som avses i 1 mom. som bevis på överensstämmelse vid ändrings- och kopplingsbesiktning. I den föreslagna 61 a § och med stöd av den ska det föreskrivas och bestämmas om påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning. I fråga om kopplingsbesiktning finns det inte behov av att utfärda närmare bestämmelser eller föreskrifter om ärendet.

50 a §. Närmare bestämmelser om de tekniska tjänsterna. Bemyndigandet ska preciseras genom att i den första meningen lägga till den godkända sakkunnigas andel, eftersom det på den godkända sakkunniga tillämpas i stor utsträckning samma förfaranden som gäller för de utsedda tekniska tjänsterna. Den andra meningen ska ändras så att det ska vara möjligt att genom förordning av statsrådet ut-

färda bestämmelser om de krav som avses i denna paragraf med tanke på tillsynen över att verksamheten hos de instanser som utför testning är ändamålsenlig. På grund av denna paragrafändring ska 18 a § i statsrådets förordning om godkännande av fordon innehålla bestämmelser om att i samband med de nämnda aktörernas tillsyn vid behov kunna kräva att de utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga som är verksamma inom samma kompetensområde ska utföra jämförelsemätningar som stöder inbördes jämförbarhet av mätresultat. Jämförelsemätningar anses som behövliga särskilt vid vägs-litagemätningar som tillämpas vid nationellt typgodkännande av dubbar och dubbdäck.

60 §. Registreringsbesiktning. Paragrafens 2, 3, 6 och 7 mom. ändras.

Paragrafens 2 mom. ska ändras, så att den nuvarande giltighetstiden på tre månader för registreringsbesiktning slopas när det är fråga om ett fordon som redan registrerats. Det finns inget särskilt skäl för att begränsa giltigheten. Samtidigt föreslås det att 3 mom. ersätts med ett nytt 3 mom., som ska innehålla en kompletterande bestämmelse om tillämpningen av 2 mom.

Den begränsade giltighetstiden för registreringsbesiktningen har lett till praktiska problem vid registrering och besiktning av vissa specialgrupper av begagnade fordon. Den gällande tidsfristen på tre månader för registreringsbesiktningens giltighet har i vissa fall ansetts vara för kort. Om registreringen av fordonet fördröjs efter en utförd registreringsbesiktning, måste registreringsbesiktningen förnyas. I allmänhet finns det inget annat motiverat behov för detta.

I paragrafens 3 mom., som förnyas, preciseras syftet med 2 mom. när det gäller vilka villkor som registreringsbesiktningen ska uppfylla, så att den anses som lämplig för påställning av fordonet på nytt. Syftet är bland annat att fortsättningsvis säkerställa att konstruktionen hos fordon som uppvisats vid registreringsbesiktningen är densamma som när fordonet påställs på nytt och att fordonets identitet har säkerställts på behövligt sätt.

Det nuvarande 3 mom. är onödigt. Nuförtiden utförs registreringsbesiktningen för att den faktiska dag när fordonet tas i bruk, som avviker från den första registreringen av for-

donet, ska kunna antecknas i fordonstrafikregistret och på registreringsintyget för fordonet. Trafiksäkerhetsverkets datasystem för fordonstrafiken har utvecklats så att dagen för ibruktage av fordon i demonstrationssyfte fås direkt ur de uppgifter om förflyttningstillstånd som lagrats i datasystemet. Därför slopas skyldigheten att registreringsbesikta fordon i demonstrationssyfte som onödig.

I paragrafens 6 mom. 3 punkt underpunkt c ska det talas om Europeiska unionen i stället för om Europeiska gemenskapen.

I ingressen i 7 mom. görs en författningsteknisk ändring, eftersom det har föreslagits att innehållet i 3 mom. ska ändras.

60 a §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning. Innehållet i paragrafens 1 mom. förblir oförändrat, men de bemyndiganden som finns i slutet av momentet ska delas och införlivas i bemyndigandena i det nya 4 mom.

De nuvarande 2 och 3 mom. förblir oförändrade.

Bemyndigandena samlas i slutet av paragrafen och blir nya 4–6 mom. De grundläggande bestämmelserna om sätt att påvisa överensstämmelse i fråga om när de sätt att påvisa överensstämmelse som avses i 50 e § 2 mom. 1–4 punkten kan tillämpas vid registreringsbesiktning på andra fordon än bilar och bilsläpvagnar ska med stöd av 4 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessa fordon ska omfatta fordon som kan EG-typgodkännas, som fordon i kategori L och T, samt andra fordon som trafiktraktor, motorredskap och snöskoter. Motsvarande bestämmelser i fråga om bilar och bilsläpvagnar utfärdas liksom för närvarande genom förordning av kommunikationsministeriet.

I fråga om det tekniska genomförandet av påvisandet av att andra fordon än bilar och bilsläpvagnar överensstämmer med kraven ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 5 mom. vid behov meddela sådana närmare föreskrifter som föreskrivs i en förordning av statsrådet. Utgångspunkten är att de påvisandesätt som föreskrivits genom en förordning av statsrådet tillämpas på påvisandet av överensstämmelse med kraven. Det bemyndigande att utfärda föreskrifter som getts Trafiksäkerhetsverket är avsett att användas t.ex. i

sådana gränsfall där bestämmelserna i en förordning av statsrådet är av för allmän karaktär. När det gäller fordon som inte är typgodkända ska bemyndigandet också omfatta utfärdande av föreskrifter om de krav som de författningar som utfärdats med stöd av 4 mom. inte är direkt tillämpliga på.

Som nytt bemyndigande till Trafiksäkerhetsverket föreskrivs i 6 mom. ett bemyndigande att utfärda bestämmelser om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse vid registreringsbesiktning av ändrade fordon, även för bilar och bilsläpvagnars del. Detta bemyndigande avser dock endast sådana krav som tillämpas på ändrade fordon och för vilka det inte finns EU-bestämmelser som tillämpas på godkännande av nya fordon. I fråga om de krav där EU-bestämmelserna inte är tillämpliga omfattar bemyndigandet i praktiken alla ändringar.

61 a §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning. I lagen tas det in en ny paragraf, genom vilken sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning preciseras. För närvarande föreskrivs om påvisandesätten tillsammans med de tekniska kraven genom förordningar av ministeriet. Nu när bemyndiganden att utfärda föreskrifter ges till Trafiksäkerhetsverket finns det skäl att precisera de grundläggande bestämmelserna om påvisandesätten.

I det nya 1 mom. ska de allmänna påvisandesätten vid registreringsbesiktning utvidgas till att också gälla ändringsbesiktning. Detta motsvarar nuvarande praxis.

I paragrafens 2 mom. ska samma principer som tillämpas på utfärdande av närmare bestämmelser om påvisande av överensstämmelse vid ändringsbesiktning tillämpas också vid registreringsbesiktning. När det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar ges bemyndigandena till statsrådet. I fråga om bilar och bilsläpvagnar behåller kommunikationsministeriet bemyndigandena.

Utöver detta behåller Trafiksäkerhetsverket bemyndigandet i 3 mom. att i fråga om andra fordon än bilar och bilsläpvagnar vid behov meddela närmare föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven. Bemyndigandet ska också omfatta meddelande av föreskrifter om de krav

där de bestämmelser som utfärdats med stöd av 2 mom. är av för allmän karaktär för att vara direkt tillämpliga.

På motsvarande sätt som vid registreringsbesiktning bemyndigas Trafiksäkerhetsverket i 4 mom. att vid behov bestämma om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning delvis även för de fordons del på vilka bestämmelserna om EU-kraven i 30 § 1 mom. tillämpas. Detta bemyndigande avser dock endast sådana krav som tillämpas på ändrade fordon och för vilka det inte finns EU-bestämmelser som tillämpas på godkännande av nya fordon. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om påvisande i fråga om andra än sådana komponenter och egenskaper som regleras av EU ska ersätta trafikministeriets beslut om ändring av bilars konstruktion och kommunikationsministeriets förordning om reparation och ändring av konstruktionen om fordon i kategori L, som separat ska upphävas som onödiga när Trafiksäkerhetsverket meddelat sina egna föreskrifter.

62 §. Kopplingsbesiktning. Paragrafens 1 mom. ändras. Bestämmelserna om kopplingsbesiktning ändras genom att slopa befrielsen från kopplingsbesiktning för släpanordningar som kopplas till bil. Med tanke på trafiksäkerheten är det lika motiverat att kontrollera kopplingen hos släpanordningar som hos andra fordon i kategori O. Alla släpanordningar ska oavsett tidpunkten för ibruktage registreras före den 1 januari 2015. Kopplingsbesiktningsskyldigheten gäller för fordonskombinationer innan de har tagits i bruk, så ikraftträdandet av skyldigheten medför inte en ny kopplingsbesiktningsskyldighet för fordonskombinationer som redan är i bruk. De övriga ringa förtydligandena av ordalydelsen ändrar inte innehållet i paragrafen.

69 §. De sista fordonen i serien. Ingressen i 1 mom., 5 och 6 punkten i 1 mom. och 3 och 5 mom. ska ändras. Den nuvarande hänvisningen till Europeiska gemenskapen i 1 mom. ersätts med en hänvisning till Europeiska unionen. Till följd av ändringar av tillämpningsområdet ska dessutom 5 och 6 punkten kompletteras med ett omnämnande om att de också ska tillämpas på traktorer i kategori T₄. En motsvarande ändring föreslås i 3 mom. I

fortsättningen föreskrivs det enligt 5 mom. om undantag som tillåts för de sista fordonen i serien, alltså för de fordon som när de nya kraven träder i kraft registreras enligt det gamla godkännandet, på statsrådsnivå, liksom om alla andra undantag som beviljas enskilda fordon. När det gäller förfarandebemyndigandet är det fråga om ett tekniskt förfarande.

79 §. Marknadstillsyn som gäller fordon, komponenter och separata tekniska enheter. Paragrafens 1 mom. ska ändras och ett nytt 3 mom. tas in i paragrafen.

I enlighet med lagen om Tullens organisation (960/2012) ska det i 1 mom. talas om Tullen i stället för Tullstyrelsen.

Enligt förslaget ska Trafiksäkerhetsverket enligt 3 mom. vara den tillsynsmyndighet som avses i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar. Tillsynsuppgiften började 2012. Tillsynen ska utföras för att säkerställa att de märkningar om däckens drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar som föreskrivs som stöd för konsumentens köpval ska bygga på sakliga testresultat. Det resursbehov som den nya marknadstillsynsuppgiften kräver kan täckas genom omfördelning av de nuvarande personresurserna inom den övriga tillsyn som Trafiksäkerhetsverket ansvarar för. Marknadstillsynen över märkningen av däck utförs i samband med övrig marknadstillsyn. De testningar av däck som omfattas av marknadstillsynen över märkningen av däck beräknas medföra årliga kostnader på ungefär 20 000 euro för Trafiksäkerhetsverket. När det gäller konsumentanvisningar och konsumentrådgivning som hänger samman med skyldigheten att märka däck har det beräknats att det föranleder Trafiksäkerhetsverket endast ringa kostnader.

80 §. Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som medför fara. Paragrafens 1 och 4 mom. ska ändras.

I paragrafens 1 mom. föreslås en ändring som gäller Europeiska unionen.

Eftersom lagen om konsumtionsvarors och konsumenttjänsters säkerhet (75/2004) har upphävts genom konsumentssäkerhetslagen, ska laghänvisningen i 4 mom. uppdateras till

denna lag som tillämpats från början av 2012. Eftersom även Europeiska unionens harmoniserade krav gäller för cyklar, ska också 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 tillämpas vid marknadstillsynen. Förordningen tillämpas utan separat genomförande och det har ansetts vara ändamålsenligt att stryka ur 4 mom. eventuella överlappande krav enligt lagen.

96 §. Fordonsförseelse. I paragrafen ska 1 mom. 5 och 23 punkten ändras och 16 punkten upphävas. Ändringarna beror på de övriga ändringar som föreslås i lagen.

I 23 kap. 1 § i strafflagen finns bestämmelser om äventyrande av trafiksäkerheten. En vägtrafikant som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot fordonslagen eller med stöd av den utfärdade bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, ska för äventyrande av trafiksäkerheten dömas till böter eller till fängelse. Fordonslagens 96 § 1 mom., som det föreslås ändringar i, innehåller bestämmelser om fordonsförseelse som bestraffas med bötesstraff. Gärningen ska ha föregåtts av uppsåt eller oaktsamhet.

Momentets 5 punkt ska ändras så att bestämmelsen beaktar de ändringar som föreslås i 7 §. Det har föreslagits att den nämnda 7 § ska ändras så att ett fordon varken får ändras eller repareras eller tillåtas bli ändrat eller förses med tilläggsanordningar så att fordonet inte längre uppfyller de krav som gäller för det. Bestämmelser om ansvar för fordonet finns i 9 §. Bestämmelser om detta kan utfärdas genom förordning av statsrådet samt föreskrifter genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket.

Momentets 16 punkt ska upphävas som onödig. Momentets 1 punkt innehåller redan bestämmelser om överträdelse av bestämmelserna om fordonets säkerhet, överensstämmelse med kraven och manöveregenskaper. Och 5 punkten innehåller t.ex. bestämmelser om brytande mot förbudet att ändra ett fordons konstruktion. Bestämmelser om utförande av transport ska i fortsättningen ingå i vägtrafiklagen eller utfärdas med stöd

av den och leda till straff med stöd av vägtrafiklagen. Till vissa delar kan även strafflagen vara tillämplig. Vägtrafiklagens 8 kap. innehåller bestämmelser som hänvisar till strafflagen.

I momentets 23 punkt görs en teknisk ändring till följd av den föreslagna ändringen i 20 §.

99 §. Närmare bestämmelser. Paragrafens 2 mom. ska upphävas. Ändringen är hänvisningsteknisk, eftersom det föreslås att bestämmelser om motsvarande frågor ska utfärdas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Det föreslås att utfärdande av föreskrifter om fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter ska bemyndigas i 29 b § och i vägtrafiklagens 87 b § 4 mom. och om dubbdäck i 27 a § 1 mom. 2 punkten i fordonslagen.

1.2 Vägtrafiklagen

2 §. Definitioner. I 14 och 15 punkten föreslås små författningstekniska ändringar.

Det föreslås att en definition av specialtransport tas in i 16 punkten. Termen används redan nu i vägtrafiklagen.

Bestämmelser om fordons och fordonskombinationers mått och massa som allmänt tillåts på väg ges med stöd av bemyndigandet i 87 § i användningsförordningen. Måtten omfattar bl.a. fordonens och kombinationernas tillåtna högsta längd, höjd och bredd. Måtten omfattar även kraven på fordonens och kombinationernas vändbarhet. På motsvarande sätt omfattar massorna inte bara totalmassan för fordon och kombinationer, utan också bl.a. den tillåtna axel- och boggimassan samt släpvagnens massa i förhållande till dragbilens massa. Med mått och massor som allmänt tillåts på väg avses de mått och massor som är tillåtna om inte annat anges lokalt, t.ex. genom ett trafikmärke.

De mått och massor som allmänt tillåts på väg får överskridas under vissa villkor när den last som transporteras är sådan att den inte kan transporteras utan att överskrida de mått eller massor som allmänt tillåts. Det är då fråga om transport av en s.k. odelbar last eller ett odelbart föremål. Transport av odelad last som överskrider de mått eller massor som allmänt tillåts på väg tillåts som undan-

tag också enligt det direktiv som reglerar mått och massor inom godstrafik (rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen).

I direktivet som reglerar mått och massor definieras odelbar last som "last som för vägtransport inte utan risk för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera delar och som på grund av sin storlek eller volym inte kan fraktas av ett motorfordon, en släpvagn, ett fordonståg eller ett ledat fordon som helt uppfyller bestämmelserna i detta direktiv". Motsvarande definition av odelbar last finns i 2 § 4 mom. i användningsförordningen. I Finland har termen "specialtransport" etablerats för transport av en sådan odelbar last som överskrider de mått och massor som allmänt tillåts på väg.

Som odelbart föremål kan också anses själva fordonet, om det överskrider de massor och mått som tillåts på väg. Ett sådant fordon kan vara ett fordon avsett för utförande av specialtransporter, t.ex. en bred släpvagn. Det kan också vara en arbetsmaskin konstruerat för något särskilt ändamål. Som ett sådant fordon räknas ändå inte ett fordon som är avsett för person- eller godstransport på väg. Så kan t.ex. en skoplastare som överskrider den bredd som tillåts på väg anses som en specialtransport när den framförs tom på väg.

Som odelbar last som ska transporteras som specialtransport anses också en last som till följd av sin speciella art inte utan oskäligen kostnad eller risk för skada kan delas upp i två eller flera laster och som inte i rimlig mån kan transporteras utan att överskrida de mått eller massor som allmänt tillåts på väg. Sådana laster är bl.a. laster som på grund av sin konstruktion måste transporteras som en helhet bestående av flera delar samt laster som utgörs av en helhet bestående av en apparat eller maskin, som är packad på ett speciellt transportunderrede för kombinerad transport.

För tydlighetens skull ska det i 16 punkten konstateras att transporter som utförs enligt sådana undantag som avses i 87 § 4 och 5 mom. inte anses som specialtransporter.

25 §. Hastighetsbegränsningar. Det föreslås att 2 mom. ändras så att det preciseras att bestämmelser om fordonsbestämda hastigheter utfärdas genom förordning av statsrådet. Det konstateras dessutom att bemyndigandet inte bara gäller hastighetsbegränsningar, utan också villkoren för användning av fordon vid givna hastigheter. Bemyndigandet har använts för att skyltar för långsamtgående fordon och särskilda hastighetsskyltar ska användas vid givna hastigheter. Bestämmelser om typgodkännande av skyltar för långsamtgående fordon utfärdas med stöd av fordonslagen.

48 a §. Undantagsbestämmelser vid specialtransport. I 48 § anges de undantag som tillåts från trafikreglerna bl.a. för utrycknings- och polisfordon i skötseln av larmuppdrag eller för fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på väg. På motsvarande sätt kan man vid specialtransporter bli tvungen att avvika från trafikreglerna, t.ex. för grupperings- eller svängningsreglerna. Det föreslås därför att det i lagen tas in en ny paragraf i vilken specialtransporter beaktas. Vid specialtransporter kan man avvika från bestämmelserna i 8, 9, 11 och 12 §, om genomförandet av transporten särskilt kräver det. Dessa paragrafer gäller användning av vägens delar, fordons plats på körbanan, gruppering och svängning.

Bestämmelser om trafik på motorvägar och motortrafikleder finns i 4–8 § i vägtrafikförordningen (182/1982). I Finland är landsvägsnätet planerat och byggt i huvudsak för transporter som motsvarar de vanliga måtten och massorna. Inom vägnätet finns det broar med viktbegränsning, låga underfarter, rondeller, lyktstolpar och andra trafikregleringsanordningar som begränsar specialtransporter. Ofta kan det enda sättet att komma förbi en begränsning vara att använda en motorväg eller motortrafikled. Det kan vara nödvändigt att använda en motorväg för en specialtransport bl.a. om man för att undvika en låg bro som går under en motorväg kör på motorvägens ramper och serviceavfart. Enligt den föreslagna bestämmelsen i paragrafen får en specialtransport som utförs med tillstånd för specialtransport också avvika från de bestämmelser som endast gäller trafik på motorvägar och motortrafikleder, förutsatt att

transporten har beviljats tillstånd för specialtransport. Avsikten är att trafiken då ska säkerställas av en i 49 § 3 mom. 4 punkten avsedd person som reglerar trafiken eller av polisen.

87 §. Fordons mått och massa samt lastning av fordon. Paragrafens 1 mom. förblir oförändrat. Det föreslås att de grundläggande bestämmelser om största tillåtna last som för närvarande finns i 2 mom. delas upp på två moment, så att det ena gäller persontransport och det andra gäller godstransport. Den bestämmelse i 2 mom. som gäller persontransporter förblir sakligt oförändrad.

I det nya 3 mom., som gäller godstransporter, föreslås det att formuleringen om största tillåtna last förenklas så att man frångår den nuvarande, rätt detaljerade förteckningen över mått, axelmassa, total massa och kopplingsmassa och i stället hänvisar till mått och massa som allmänt tillåts på väg.

I förslaget beaktas att även olastade fordon eller kombinationer ska uppfylla kraven på mått och massa. Detta gäller speciellt motorredskap och släpanordningar som endast tillfälligt används i vägtrafik.

I 4 mom. föreslås bemyndiganden för statsrådet att genom förordning utfärda bestämmelser om mått och massa, lastning, säkring av last och bogsering samt om undantag från dessa. Bestämmelsen föreslås bli preciserad. Det har ansetts att det finns ett fortsatt behov av att bevilja andra undantagstillstånd, även om de är få till antalet. Det är vanligen fråga om ett mycket begränsat användningsändamål, t.ex. bokbussar eller test av ny teknik eller nya transportsystem. Ett villkor för beviljande av undantagstillstånd är att trafiksäkerheten inte äventyras och att konkurrensen inte snedvrids.

I den gällande bestämmelsen nämns separat ”motordrivna fordons och släpfordons kopplingsmått och övriga villkor för koppling”. I praktiken motsvarar detta rubriken för 5 kap. i användningsförordningen. Det föreslås att uttrycket förenklas så att det lyder ”villkor för koppling av släpfordon”. Det är först och främst fråga om krav som i huvudsak omfattas av ”mått och massa som allmänt tillåts på väg”. Det är onödigt att begränsa kraven trots rubriken i användningsförordningen, eftersom man i användningsförordningen redan

för närvarande beaktar kopplingen av en släpvagn till en cykel. I bemyndigandet föreslås att det tas in ett omnämnande av bogsering, som i sak har nära samband med kraven på mått, massa och koppling av släpvagn. Bestämmelser om bogsering finns i 14 § i användningsförordningen.

Bestämmelser om mått och massa som tillåts på väg finns i användningsförordningen. Det föreslås inga ändringar av dessa, men i bemyndigandet föreslås en upprepning av uttrycket ”mått och massa som allmänt tillåts på väg” för att understryka att det är fråga om en bestämmelse som följer av fordonets användning och lastning. I fordonslagen och i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den kan det ändå finnas andra begränsningar av mått och massor.

I 4 kap. i användningsförordningen föreskrivs det separat om mått och massor som allmänt tillåts på väg och som gäller fordon eller fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i Finland eller i en EES-stat samt i 4 a kap. i användningsförordningen avsedda fordon eller fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i någon annan än en EES-stat. I förordningen föreskrivs det också om rätten att i vissa fall bevilja undantag från mått och massor som allmänt tillåts på väg.

Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att bevilja undantag från bestämmelserna om mått och massor för fordon och fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i någon annan än en EES-stat finns för närvarande i 4 mom. Momentet föreslås inte bli ändrat, men bestämmelsen överförs till 5 mom. Det föreslås att man i samma 5 mom. tar in det bemyndigande för kommunikationsministeriet att utfärda bestämmelser som finns i gällande 5 mom. som sådant. I de gällande 4 och 5 mom. är det fråga om samma undantagstillstånd.

Det nuvarande 6 mom. ändras något och förblir 6 mom. I momentet ska vid sidan av bestämmelser även nämnas föreskrifter.

I det nya 7 mom. tas som sådan in den hänvisning till transport av djur som för närvarande finns i 7 mom. Bestämmelser om transport av djur finns i lagen om transport av djur (1429/2006) och djurskyddslagen (247/1996).

87 b §. Genomförande av specialtransport. Det föreslås att en ny paragraf om genomförande av specialtransport tas in i lagen. För närvarande finns bestämmelser om specialtransporter i kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon. De utmaningar som är förknippade med specialtransporter är omfattande och för dem krävs mycket detaljerade bestämmelser om specialfrågor. Det är bl.a. därför som det föreslås att meddelandet av närmare föreskrifter ska överföras till Trafiksäkerhetsverket.

Vid godstransporter står man ofta inför en situation där det gods som ska transporteras till mått eller massa är så stort att det inte kan transporteras på väg med något fordon eller någon fordonskombination utan att överskrida de mått eller massor som allmänt tillåts på väg. När laster som överskrider de mått eller massor som allmänt tillåts på väg transporteras på väg finns det risk för att trafiksäkerheten äventyras och att trafikmiljön påverkas negativt. Å andra sidan är möjligheten till frakt med specialtransporter i det närmaste oundgänglig för näringslivet. I många fall kan en alternativ lösning vara ekonomiskt sett ohållbar.

Eftersom det i 2 § föreslås att specialtransport ska definieras i huvudsak som transport av odelbar last, är det inte nödvändigt att upprepa bestämmelsen om odelbar last i denna paragraf. Lasten behöver ändå inte bestå enbart av odelbara föremål, utan av transportekonomiska skäl bör det vara möjligt att i samma last också transportera andra föremål, förutsatt att de övriga föremålen på intet sätt bidrar till att överskrida de tillåtna måtten eller massorna. När de tillåtna måtten och massorna överskrids vid en transport ska det alltid sörras för att överskridandet inte används för att snedvrider konkurrensen.

Det föreslås att en grundläggande bestämmelse om specialtransporter tas in i 1 mom., enligt vilket specialtransporter är tillåtna. En förutsättning är att man genom särskilda försiktighetsåtgärder hindrar att överskridandet av måtten eller massorna leder till att trafiksäkerheten äventyras och att trafikmiljön påverkas negativt. Försiktighetsåtgärdernas antal och omfattning beror på hur mycket de tillåtna värdena överskrids. När transportens

storlek ökar avviker specialtransportens utrymmesbehov så mycket från den övriga trafikens att det för en säker transport dessutom krävs personer som reglerar trafiken för att varna och styra den övriga trafiken. I momentet nämns användningen av personer som reglerar trafiken och varningsfordon. Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare föreskrifter om användningen av varningsfordon och personer som reglerar trafiken.

En del av de försiktighetsåtgärder som krävs av specialtransporter är fordonstekniska, såsom kraven på fordons märkningar, strålkastare och lyktor eller andra tekniska förutsättningar.

Överskridandet av mått och massor som allmänt tillåts på väg kan vanligen undvikas genom att man väljer ett fordon eller en fordonskombination som lämpar sig för transporten. I vissa fall kräver fordonets användningsändamål eller övriga egenskaper ändå att ett fordon av viss typ används. Huvudregeln vid specialtransporter är ändå att transportmedlet ska väljas så att man inte i onödan överskrider mått och massor vid transporten. Det föreslås därför att man i 2 mom. tar in den grundprincip om undvikande av onödigt överskridande av mått och massor som för närvarande finns i förordningen som gäller specialtransporter. Enligt förslaget ska man i första hand undvika att den tillåtna bredden överskrids och i andra hand att den tillåtna höjden överskrids. Även denna bestämmelse motsvarar gällande bestämmelse i förordningen.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska närmare föreskrifter, som i fortsättningen delvis ersätter förordningen som gäller specialtransporter, meddelas av Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket ska i fortsättningen också svara för att utveckla och reformera föreskrifterna. I EU finns varken förordningar eller direktiv som gäller specialtransporter. Kommissionen har ändå publicerat en anvisning med medlemsländernas bästa praxis "European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports" som kan anses ligga till grund för de nationella föreskrifterna.

I de föreslagna bemyndigandena anges på ett heltäckande sätt alla de delfaktorer som

behövs för att förebygga den fara och olägenhet som specialtransporterna orsakar trafiksäkerheten och trafikmiljön och om vilka Trafiksäkerhetsverket vid behov får meddela närmare föreskrifter. Med stöd av fordonslagen ska Trafiksäkerhetsverket dessutom få meddela föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos fordon och fordonskombinationer som används för specialtransport och om behövlig tilläggsutrustning.

De tekniska kraven på fordon grundar sig på fordonslagen samt på de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. I vägtrafiklagen bör det finnas en hänvisning till att bestämmelser om de fordons-tekniska kraven på specialtransporter finns i fordonslagen och att de utfärdas med stöd av den. Det föreslås att hänvisningen tas in i 4 mom.

87 c §. Tillstånd för specialtransport. Det föreslås att i lagen tas in en ny paragraf om tillstånd för specialtransport och sådant som hör samman med det. För närvarande finns bestämmelser om tillstånd för specialtransport i kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon. Förordningen har utfärdats med stöd av fordonslagen.

Enligt det föreslagna 1 mom. krävs det tillstånd för specialtransport om specialtransporten överskrider den massa som allmänt tillåts på väg. För en specialtransport krävs också tillstånd för specialtransport om det krävs för att fastställa en transportrutt som möjliggör transporten eller för att särskilt garantera trafiksäkerheten. Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare föreskrifter om när en specialtransport kräver tillstånd för specialtransport.

Den belastning på väg som orsakas av en massa som överskrider den som allmänt tillåts på väg kan vara mindre än den som orsakas av den vanliga trafiken tack vare en specialtransportfordonskombination som grundar sig på ny teknik och där belastningen från axlarna på vägen fördelas enligt vägens geometriska former. I vanlig trafik kan transporter med överlast orsaka såväl vägstrukturer som broar förtida slitage eller skador. För en transport med tillstånd för specialtransport har det redan när tillstånd beviljas utretts en

sådan rutt som inte orimligt belastar vägen. Genom viktbegränsningar har man inskränkt tunga fordons trafik på väg. Sådana begränsningar gäller för mer än 500 broar längs våra landsvägar.

Med tanke på måtten för en specialtransport kan det krävas att trafiksäkerheten garanteras särskilt, vilket även i fortsättningen ska beaktas i tillståndet för specialtransport genom att man vid behov får avvika från trafikreglerna längs transportrutten. I stället för en speciell rutt kan tillståndet för specialtransport gälla inom ett visst område.

I det föreslagna 2 mom. tas det in villkor för beviljande av tillstånd för specialtransport. Tillstånd för specialtransport kan beviljas om transporten inte med något fordon eller någon fordonskombination i rimlig mån kan genomföras utan att överskrida de mått eller massor som allmänt tillåts på väg. Tillstånd för specialtransport får inte beviljas om fordonets eller fordonskombinationens massa överskrider den massa som tillåts i trafik eller av tillverkaren. Tillstånd för specialtransport får inte heller beviljas om den tillåtna bärighet som fastställts för vägen eller väganordningarna överskrids. Transporten bör kunna genomföras utan att väganordningar begränsar färden eller så ska de vid behov kunna tas i sär eller avlägsnas temporärt för transporten.

Trafikverket har i sina register uppgifter om broars, vägars och väganordningars bärighet och mått. Vid behov kan Trafikverket med kalkylmässiga metoder och med beaktande av specialtransportfordonskombinationens konstruktion räkna ut de uppgifter om en enskild bros bärighet som behövs för beviljande av tillstånd för specialtransport. I broregistret finns uppgifter om broars bärighet och mått, medan det i vägregistret finns uppgifter om vägars bärighet samt om måtten på broar, tunnlar, portaler och andra väganordningar som begränsar transporter.

I det föreslagna 3 mom. tas det in ett bemyndigande om vem som beviljar tillstånd för specialtransport och om tillståndsvillkoren. Tillstånd ska liksom för närvarande beviljas av närings-, trafik- och miljöcentralen, om vilken bestäms i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009). Genom statsrådets förordning om närings-, trafik-

och miljöcentralerna (906/2012) koncentreras beviljandet av tillstånd för specialtransport till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland.

I tillståndet för specialtransport får det vid behov ställas villkor om transportens tidpunkt, om att en bro ska korsas under övervakning, om att det ska informeras om transportens gång, om att polisen ska reglera trafiken i tjänsteuppdrag eller något annat specialvillkor. Specialtransporter kan begränsas så att de inte får utföras vid rusningstid eller i trafiken inför och efter helger. Kravet på att en bro ska korsas under övervakning säkerställer att bronns yttre delar, där konstruktionen är som svagast, inte belastas för mycket. När det gäller omfattande specialtransporter ska information om transportens gång ges i trafikmeddelanden. Vid sidan av de personer som reglerar trafiken vid specialtransporter kan också polisen enligt prövning hjälpa till med regleringen av trafiken. I synnerhet på motorvägar ska polisen reglera trafiken samt garantera och säkerställa en smidig trafik. Som andra specialvillkor räknas stärkande av vägkonstruktionen eller stödjande av brokonstruktioner underifrån under transporten, t.ex. vid transport av stora transformatorer på flera hundra ton.

I det föreslagna 4 mom. inkluderas en möjlighet att återkalla ett tillstånd för specialtransport för viss tid eller helt och hållet, om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det är oskäligt att återkalla tillståndet, kan en anmärkning eller en skriftlig varning ges. Det kan bli aktuellt att återkalla ett tillstånd, om det efter att tillståndet beviljats uppstår en skada på en bro längs transportrutten som påverkar bronns bärighet avsevärt, varvid transporten skulle orsaka ytterligare skador på bron så att reparationskostnaderna ökar eller i ytterlighetsfall medföra skada för specialtransporten. Tillståndet för specialtransport kan återkallas om tillståndshavaren visar upprepad likgiltighet inför iakttagandet av villkoren i tillståndet.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare föreskrifter om villkoren för beviljande av tillstånd för specialtransport samt om när en specialtransport kräver tillstånd för specialtransport. Vid specialtransporter används för transport

av last i huvudsak fordonskombinationer bestående av lastbil och påhängsvagn eller egentlig släpvagn samt lastbil för transport av arbetsmaskiner. Utöver dessa kan för transporter användas en kombination av traktor och traktorsläpvagn, t.ex. för transport av båtar till en strand, eller en personbils släpvagn för transport av en tävlingsroddbåt. Som specialtransport transporteras olastade fordon eller kombinationer, såsom mobilkranar, kranbilar, fordon som konstruerats för specialbruk eller släpanordningar. Villkoren för beviljande av tillstånd för specialtransport med olika slags fordon och lastandet av dem grundar sig på ändamålsenlighet, där målet är att undvika att transportkostnaderna växer sig oskäligt höga. För specialtransporter tillåts s.k. fria mått, och när de överskrids kan specialtransporten genomföras endast med tillstånd för specialtransport. Propositionen medför inga ändringar i det gällande förfarandet för tillstånd för specialtransport.

88 §. Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats. Det föreslås att 3 mom. ändras eftersom avsikten är att bestämmelser om kraven på godkännande av skyddsanordningar i fortsättningen ska utfärdas genom förordning av statsrådet med stöd av fordonslagen. Närmare krav ska i fortsättningen utfärdas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket med stöd av fordonslagen, i vilken föreskrivs om tekniska krav på fordon.

88 e §. Brandsläckare och förstahjälpsutrustning i buss. Enligt den nya 88 e § krävs det att en buss som används i vägtrafik ska vara utrustad med en brandsläckare och förstahjälpsutrustning med beaktande av det tillåtna antalet passagerare. Motsvarande krav gäller för bussar som första gången ska tas i bruk och finns i 31 a § i bilförordningen. Det föreslås att bestämmelsen i bilförordningen ändras så att skyldigheten att medföra brandsläckare och förstahjälpsutrustning i fordonet slopas där. I bilförordningen ska det fortsättningsvis föreskrivas om kraven på brandsläckarna och förstahjälpsutrustningen med stöd av fordonslagen. De tekniska krav som ställs på brandsläckare och förstahjälpsutrustning i en buss är alltså även i fortsättningen knutna till tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet.

96 §. Förhindrande av fordons användning. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., med stöd av vilket man vid behov kan hindra en transport som strider mot bestämmelserna att fortsätta innan dess brister har avhjälpits. En försenad transport är oftast ett större incitament än böter för att genomföra specialtransporten i enlighet med bestämmelserna. Att avbryta transporten är ett snabbt och effektivt sätt att få specialtransporten att iaktta bestämmelser och föreskrifter jämfört med att återkalla tillståndet för specialtransport eller att ge en anmärkning eller varning. I synnerhet i specialtransporter som utförs av utländska transportföretagare har det ofta iakttagits lastning som strider mot bestämmelserna om specialtransport. Genom att vid övervakningen ingripa mot dessa transporter kan övervakningen av finländska och utländska företagare likställas.

108 §. Närmare bestämmelser. Det föreslås att i punkt 3 i paragrafens 3 mom. bemyndigandet för kommunikationsministeriet att genom förordning utfärda bestämmelser om lastning av fordon och fastgörande av last ska slopas såsom onödigt. Enligt såväl den gällande som den nuvarande 87 § ska bestämmelser om lastning utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om lastning finns i huvudsak i användningsförordningen. I fråga om specialtransporter är det Trafiksäkerhetsverket som enligt 87 b § meddelar närmare föreskrifter. Bestämmelser om lastning finns även i trafikministeriets beslut om lastkorgar till fordon, lastning av fordon och fastgörande av last. Den del av förordningen som gäller lastning har redan tidigare överförts till användningsförordningen. Till övriga delar gäller beslutet de tekniska egenskaperna hos lastkorgar och motsvarande och bestämmelser om dem ska utfärdas med stöd av fordonslagen. Enligt förslaget till ändring av fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket även i detta fall att meddela närmare föreskrifter. Avsikten är att den förordning som gäller lastkorgar, lastning och fastgörande av last ska upphävas när Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om dessa har godkänts.

1.3 Bilskattelagen

3 §. Paragrafens 1 mom. ändras. Enligt det gällande 1 mom. ska ett fordon beskattas på nytt, om det används sedan 50 procent eller mera av komponenterna i fordonet har bytts ut. I momentet bemyndigas kommunikationsministeriet att genom förordning bestämma hur den ovan avsedda procentuella andelen ska beräknas. På motsvarande sätt föreskrivs det i 7 § 2 mom. i gällande fordonslag att det genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om komponenters och komponenthelheters andel av fordon. Bestämmelser om beräkningen av komponenters andel av fordon finns i kommunikationsministeriets förordning om istandsättning av skadade fordon och hopmontering av fordon av komponenter. Det föreslås att denna förordning upphävs genom ändringen av fordonslagen. Avsikten är samtidigt att utfärda en ny statsrådsförordning som gäller fordons konstruktion och utrustning, och i den ska de krav som finns i nämnda ministerieförordning ingå oförändrade.

Det föreslås att fordonslagen ändras så att bemyndigandena för kommunikationsministeriet att utfärda förordningar om vissa frågor överförs till Trafiksäkerhetsverket som i fortsättningen får meddela ersättande föreskrifter om dessa frågor. Ändringen gäller särskilt fordon i kategori L och traktorer, men i viss mån även andra fordon. Eftersom komponenters och komponenthelheters andel av fordon påverkar fordonets beskattning, är det inte motiverat att överföra utfärdandet av bindande rättsnormer om beräkningen av komponenters och komponenthelheters andel av fordon till Trafiksäkerhetsverket. Utfärdandet av sådana bestämmelser ges till statsrådet i 7 a § 3 mom. i fordonslagen. På motsvarande sätt föreslås det att bemyndigandet i 1 mom. i bilskattelagen ges till statsrådet.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

2.1 Allmänt

I propositionen är det i grund och botten fråga om att överföra bemyndiganden att utfärda bindande tekniska rättsnormer om for-

don från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket.

2.2 Statsrådsförfordningar

Statsrådet bemyndigas att utfärda bestämmelser i 7 a § 3 mom., 27 § 1 och 4 mom., 29 § 2 och 4 mom., 32 § 2 och 3 mom., 36 § 3 mom., 40 § 1 och 2 mom., 50 a §, 60 § 7 mom., 60 a § 4 mom., 61 a § 2 mom., 62 § 2 mom. och 69 § 5 mom. i den föreslagna fordonslagen.

Det gällande bemyndigandet i 7 § 2 mom. i fordonslagen tas med preciseringar och kompletteringar in i 7 a § 3 mom. Bemyndigandet att utfärda förordning föreslås bli givet till statsrådet i stället för till kommunikationsministeriet. Med stöd av det gällande bemyndigandet har kommunikationsministeriets förordning om istandsättning av skadade fordon och hopmontering av fordon av komponenter utfärdats. Denna förordning upphävs genom den föreslagna ändringen av fordonslagen och i stället utfärdas det en ny statsrådsförordning som innehåller de viktigaste delarna av den förordning som upphävs. I den förordning som utfärdas med stöd av bemyndigandet ska det finnas närmare bestämmelser om fastställandet av fordonets identitet än i lagen, så det är motiverat att bemyndigandet ges statsrådet och inte ministeriet.

I 27 § i fordonslagen föreslås det även i framtiden finnas ett bemyndigande att, på lägre nivå än lag, utfärda bestämmelser om fordon konstruktion, manöverorgan och utrustning.

I 27 § 1 mom. i fordonslagen föreslås ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet vid behov föreskriva om undantag från kraven enligt 25 § under de villkor som nämns i momentet. Bemyndigandet gäller endast andra fordon än bilar och bilsläpvnar, om vilka det för närvarande föreskrivs genom en ministerieförordning. För vissa fordon, såsom snöskotrar, är det inte ändamålsenligt att tillämpa kraven i 25 § till alla delar och för vissa fordon, såsom luftkuddefartyg, är kraven inte ändamålsenliga över huvud taget. Eventuella undantag om vilka det föreskrivs separat motsvarar i stort sett de lättnader som för närvarande beviljas fordon som importerats eller tillverkats individuellt.

I 27 § 1 mom. föreslås en begränsning av möjligheten att föreskriva om undantag.

Det föreslås att det bemyndigande i 27 § 2 mom. i den gällande fordonslagen som gäller att genom förordning av kommunikationsministeriet föreskriva om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att bevilja enskilda undantag från de bestämmelser som utfärdats om fordon konstruktion, manöverorgan, utrustning, system, komponenter, separata tekniska enheter och andra motsvarande objekt som ska godkännas tas in som ändrat i 27 § 4 mom. Enligt förslaget ska bestämmelserna om rätten att bevilja undantag i fortsättning finnas i lagen, medan bemyndigandet på förordningsnivå i fortsättningen endast ska gälla närmare bestämmelser om villkoren för beviljande av undantagstillstånd. Dessutom föreslås det att bemyndigandet ges statsrådet och inte kommunikationsministeriet.

I 29 § 2 mom. i den föreslagna fordonslagen finns bemyndiganden med stöd av vilka det genom förordning av statsrådet föreskrivs om begränsning av energi- och miljökonsekvenser som en komplettering av 28 § när det gäller de komponenter och egenskaper som ska godkännas separat innan ett fordon kan godkännas för trafik. Momentet gäller endast andra fordon än bilar och bilsläpvnar. Bestämmelsen gäller enligt den andra meningen också sådana system, komponenter, separata tekniska enheter eller andra motsvarande objekt som ska godkännas som säljs eller installeras separat. Genom förordning av statsrådet utfärdas dessutom bestämmelser om gränsvärden för buller och utsläpp, som också i EU-lagstiftningen kvarstår i en ramförordning som kräver medbeslutande av rådet och parlamentet. Även detta bemyndigande gäller endast andra fordon än bilar och bilsläpvnar. De bestämmelser som utfärdas med stöd av bemyndigandena ersätter de gällande ministerieförordningarna och grundar sig främst på EU-lagstiftningen, dock med beaktande av det nationella spelrum som EU-rättsakterna möjliggör.

För närvarande föreskrivs det om beviljandet av undantagstillstånd från de tekniska kraven för enskilda fordon genom förordning av kommunikationsministeriet. Det föreslås att i 29 § 4 mom. i lagförslaget tas in en grundläggande bestämmelse om beviljande

av undantagstillstånd, och genom förordning av statsrådet kan det vid behov utfärdas närmare bestämmelser om villkoren för beviljande av undantag. Bestämmelsen gäller alla fordon. Undantagstillstånd har tidigare beviljats bl.a. importerade fordon på vilka nyare utsläppskrav har börjat tillämpas före de registrerats, vilket innebär att fordonen inte kan registreras utan undantagstillstånd.

Enligt 32 § 2 mom. i fordonslagen ska system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon i kategori L, C och T₁–T₄ och trafiktraktorer och som säljs separat vara typgodkända. Genom förordning av statsrådet föreskrivs det om undantag från typgodkännandeskyldigheten för dessa. För närvarande utfärdas bestämmelser om sådana undantag i den mån det är nödvändigt genom förordning av kommunikationsministeriet. Det ska föreskrivas om undantag på det sätt som förutsätts enligt de EU-rättsakter som gäller typgodkännande.

Enligt den nya bestämmelsen i 32 § 3 mom. i fordonslagen ska sådana komponenter, system och separata tekniska enheter som behövs för fordonets drift samt sådan utrustning som är väsentlig för trafiksäkerheten och miljön vara typgodkända. Enligt 32 § 3 mom. utfärdas närmare bestämmelser om typgodkännandeskyldigheten genom förordning av statsrådet.

I det nya 36 § 3 mom. i fordonslagen bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda bestämmelser om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven av andra fordon än bilar och bilsläpvagnar vid nationellt typgodkännande av små serier och vid nationellt typgodkännande samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på basis av en utredning av en godkänd sakkunnig. För närvarande föreskrivs det om dessa genom förordning av kommunikationsministeriet. Bestämmelserna ska i framtiden finnas i statsrådets förordning om godkännande av fordon och ska till innehållet motsvara de gällande bestämmelserna.

De bemyndiganden för statsrådet att utfärda en förordning som finns i 40 § 1 mom. i fordonslagen motsvarar de bemyndiganden som för närvarande finns i 2 mom., endast med den skillnaden att man i 5 punkten också nämner fordon i kategori T₄, eftersom det fö-

reslås att en definition av dem tas in i 14 § som gäller traktorer. Det föreslås dessutom att bemyndigandet i 3 punkten inskränks till följd av den föreslagna nya 39 b §, i vilken det bestäms om undantag som tillämpas vid typgodkännande. Genom förordning av statsrådet föreskrivs det således närmare endast om villkoren för beviljande av undantag.

Bemyndigandet i 40 § 2 mom. i fordonslagen motsvarar till sitt innehåll 4 mom. i den gällande lagen. I momentet finns fortfarande bemyndiganden om vissa frågor som gäller typgodkännande.

Det föreslås att bemyndigandet i 50 a § i fordonslagen kompletteras så att bestämmelser om förfarandet för godkännande inte bara av utsedda tekniska tjänster utan också av godkända sakkunniga och om bedömningen och innehållet i bedömningsrapporten ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Det föreslås vidare att de faktorer som avses i paragrafens andra mening i framtiden även kan omfattas av tillsyn. Bestämmelser om de frågor som avses i momentet finns i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

Bemyndigandena i 60 § 7 mom. i fordonslagen motsvarar till sitt innehåll det gällande 7 mom. Den föreslagna ändringen av momentet är författningsteknisk.

Enligt 60 a § 4 mom. i fordonslagen föreskrivs det genom förordning av statsrådet om när de i 50 e § 2 mom. 1–4 punkten avsedda sätten för påvisande av överensstämmelse i fråga om andra fordon än bilar och bilsläpvagnar kan tillämpas vid registreringsbesiktning eller genom besiktningsställets utredningsåtgärder. Motsvarande bestämmelser i fråga om bilar och bilsläpvagnar utfärdas liksom för närvarande genom förordning av kommunikationsministeriet.

Samma principer som enligt det nya 61 a § 2 mom. i fordonslagen tillämpas på utfärdande av närmare bestämmelser om påvisande av överensstämmelse vid ändringsbesiktning tillämpas också vid registreringsbesiktning. Det föreslås således att det på statsrådsnivå ska föreskrivas om de allmänna principerna om tillämpningen av sätten för påvisande av överensstämmelse när det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar.

Det föreslås inga innehållsliga ändringar av det bemyndigande i 62 § 2 mom. som gäller

utfärdande av en statsrådsförordning. Ändringen gäller endast 1 mom.

Bemyndigandet att utfärda förordning i 69 § 5 mom. i den gällande fordonslagen ska ges till statsrådet i stället för till kommunikationsministeriet. I övrigt ändras bemyndigandet inte i sak. Det förfarande som avses i momentet är ett tekniskt förfarande. I fortsättningen föreskrivs det i fråga om alla fordon om undantag som tillåts för de sista fordonen i serien, alltså för de fordon som när de nya kraven träder i kraft registreras enligt det gamla godkännandet, på statsrådsnivå, liksom om alla andra undantag som beviljas enskilda fordon.

Det föreslås att de bemyndiganden för statsrådet att utfärda förordningar som finns i 25 § 2 mom. och 87 § 4 mom. i *vägrafiklagen* ska preciseras. Bemyndigandet i 25 § gäller inte bara fordonsbestämda hastigheter som för närvarande utan också villkoren för användning av fordon vid givna hastigheter. I momentet nämns liksom för närvarande också att den som får utfärda förordningen är statsrådet. Det föreslås att bemyndigandet i 87 § kompletteras och preciseras. Bemyndigandet ska gälla utfärdandet av bestämmelser om fordons och fordonskombinationers mått och massa som allmänt tillåts på väg, villkor för koppling av släpfordon, lastning av fordon, säkring av last, bogsering samt om undantag från dessa.

Bemyndigandet att utfärda förordning i 3 § 1 mom. i *bilskattelagen* ska ändras så att statsrådet i stället för kommunikationsministeriet ges bemyndigande att utfärda förordningen. På motsvarande sätt föreslås i fordonslagen en ändring enligt vilken det genom förordning av statsrådet föreskrivs om beräkningen av komponenters och komponenthelters andel av fordon när fordonet ändras. Det gällande bemyndigandet finns i 7 § 2 mom. i fordonslagen och det gäller kommunikationsministeriet. Det föreslagna nya bemyndigandet finns i 7 a § 3 mom. i fordonslagen.

Avsikten är att man till följd av de föreslagna ändrade och nya bemyndigandena för statsrådet att utfärda förordningar ska utfärda en ny statsrådsförordning samt ändra statsrådets förordning om godkännande av fordon och statsrådets användningsförordning.

Avsikten är att det i den nya statsrådsförordningen ska finnas viktiga, mer detaljerade krav som kompletterar lagens grundläggande bestämmelser och som anses innefatta prövningsrätt eller kräva mer detaljerade avgränsningar än lag till följd av kravet på att befogenheterna ska vara noggrant avgränsade. Syftet är inte att göra innehållsliga förändringar jämfört med nuläget, inte heller att skärpa kraven på fordon. En del av de tekniska bestämmelser som tas in i en statsrådsförordning har ansetts passa bättre i förordningen om användning av fordon på väg eller i statsrådets förordning om godkännande av fordon.

2.3 Ministerieförordningar

Kommunikationsministeriet bemyndigas att utfärda förordningar i 17 § 4 mom., 27 § 2 mom., 29 § 1 mom., 32 § 2 mom., 36 § 4 mom., 60 a § 4 mom., 61 a § 2 mom. och 62 § 2 mom. i den föreslagna fordonslagen.

I 17 § 4 mom. i den föreslagna fordonslagen begränsas kommunikationsministeriets rätt att utfärda bestämmelser på förordningsnivå om indelningen av släpvagnar till bilsläpvagnar. För närvarande gäller bestämmelserna alla släpvagnar. Ministeriet ska få utfärda bestämmelser om de är nödvändiga för kraven i EU:s fordonslagstiftning eller för trafiksäkerheten eller miljön.

Det föreslås att det bemyndigande för kommunikationsministeriet att utfärda en förordning som finns i 27 § 1 mom. i den gällande fordonslagen preciseras och att bemyndigandet begränsas till att endast gälla bilar och bilsläpvagnar. Det ändrade momentet blir ett nytt 27 § 2 mom. Genom förordning av kommunikationsministeriet får det liksom nu föreskrivas om undantag från kraven enligt 25 § 1 mom. Möjligheten att föreskriva om undantag begränsas dock så att undantagen ska vara behövliga nedbeaktande av fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskraven samt möjligheterna att uppfylla kraven i fråga om fordonet.

Det föreslås att det bemyndigande för kommunikationsministeriet att utfärda en förordning som finns i 29 § 1 mom. i den föreslagna fordonslagen utvidgas på samma sätt som 28 §, men att bemyndigandet samti-

digt begränsas till att endast gälla bilar och bilsläpvagnar. De krav som ställs i ministerieförordningen grundar sig på EU-rättsakter.

Enligt 32 § 2 mom. i förslaget till fordonslag ska system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon i kategori M, N och O och som säljs separat vara typgodkända. Genom förordning av kommunikationsministeriet föreskrivs det om undantag från typgodkännandeskyldigheten för dessa. Det ska föreskrivas om undantag på det sätt som förutsätts enligt de EU-rättsakter som gäller typgodkännande.

Bemyndigandet i 36 § 4 mom. i förslaget till fordonslag motsvarar i sak innehållet i bemyndigandet i det gällande 3 mom., men avsikten är att begränsa det så att det endast gäller bilar och bilsläpvagnar, och inte alla fordon. Det är fråga om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven.

Det föreslås att bemyndigandet i 60 a § 1 mom. i fordonslagen att föreskriva om påvisande av överensstämmelse vid registreringsbesiktning genom förordning av kommunikationsministeriet tas in i slutet av 60 a § 4 mom. och begränsas så att det för ministeriets del gäller endast bilar och bilsläpvagnar.

I det nya 61 a § 1 mom. i fordonslagen föreslås bestämmelser om påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning genom en hänvisning till 60 a § där det bestäms om påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning. Bemyndigandet i 61 a § 2 mom. motsvarar 60 a § 4 mom. När det gäller bilar och bilsläpvagnar ges bemyndigandet fortsättningsvis till kommunikationsministeriet.

Det bemyndigande för kommunikationsministeriet att utfärda en förordning som finns i 62 § 2 mom. i förslaget till fordonslag motsvarar gällande lag.

Genom den ändring av fordonslagen som nu föreslås upphävs kommunikationsministeriets förordning om två- och trehjuliga fordon samt fyrhjulingars konstruktion och utrustning, kommunikationsministeriets förordning om traktorers, motorredskaps, terrängfordons, till dem hörande släpvagnars samt släpanordningars konstruktion och utrustning samt kommunikationsministeriets förordning om istandsättning av skadade for-

don och hopmontering av fordon av komponenter. Det föreslås att kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning ändras närmast så att vissa bestämmelser i den upphävs.

Det föreslås en precisering av det bemyndigande för försvarsministeriet att utfärda förordning som finns i 1 § 5 mom. i fordonslagen. Försvarsministeriet får för militärfordon föreskriva om undantag från fordonslagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Rätten att utfärda undantagsbestämmelser begränsas så att undantagen ska bero på militärfordonens särskilda användningssyfte eller konstruktion. Undantagen ska bero på militärfordonens särskilda användningssyfte eller konstruktion.

I det bemyndigande för social- och hälsovårdsministeriet att utfärda en förordning som finns i 21 § 2 mom. i fordonslagen föreslås inga ändringar i sak. I bemyndigandet byts endast det finska ordet "sairasauto" ut mot "ambulanssi" i rubriken och i 1 mom.

Det föreslås inga ändringar av bemyndigandet för inrikesministeriet att utfärda förordning i 20 § i fordonslagen.

Bemyndigandet för kommunikationsministeriet att utfärda förordning i 87 § 5 mom. i vägtrafiklagen föreslås inte bli ändrat, men momentet tas med eftersom det görs andra ändringar i paragrafen. Bemyndigandet hänför sig till undantag för bestämmelserna om mått och massa för fordon som kommer utifrån EES-området.

2.4 Föreskrifter

Trafiksäkerhetsverket får enligt den föreslagna fordonslagen meddela föreskrifter med stöd av bemyndigandena i 7 § 2 mom., 13 a §, 14 § 4 mom., 17 § 5 mom., 19 § 3 mom., 20 § 5 mom., 21 § 2 mom., 24 § 2 mom., 24 a § 2 mom., 27 a § 1 och 2 mom., 29 § 3 mom., 29 b § 1 och 2 mom., 36 § 5 mom., 60 a § 5 och 6 mom. samt 61 a § 3 och 4 mom.

I 7 § 2 mom. i den föreslagna fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om det tekniska genomförandet av reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordon konstruktion samt om sådana smärre undantag och alterna-

tiva krav som tillämpas av ändamålsenlighetsskäl vid påvisande av överensstämmelse. Bemyndigandet har begränsats i momentet när det gäller beviljandet av undantag och alternativa krav. Avsikten är att de föreskrifter som meddelas ska gälla alla fordon och ersätta bestämmelser som finns i ministerieförordningar. Verket ska vid behov få meddela närmare föreskrifter även om säkerhetskraven för strålkastare och lyktor samt andra tilläggsanordningar som installeras i fordon som används för särskilda ändamål.

I den nya 13 a § i den föreslagna fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om klasserna för fordon i kategori L. För närvarande finns det klasser bl.a. för trial- och enduomotorcyklar. Enligt 14 § 4 mom. i lagförslaget får verket meddela föreskrifter också om klasserna för traktorer. Enligt 17 § 5 mom. får verket även meddela föreskrifter om klassificeringen av andra släpvagnar än bilsläpvagnar och om klasserna för släpanordningar som kopplas till andra motordrivna fordon än en bil. Enligt 19 § 3 mom. i lagförslaget får verket även meddela föreskrifter om klasserna för andra fordon utan motor än släpvagnar och släpanordningar. Indelningen i klasser grundar sig på behovet att av ändamålsenlighetsskäl rikta tekniska krav mot endast vissa klasser. Verkets föreskrifter om fordons klasser ska vara nödvändiga för kraven i Europeiska unionens rättsakter eller för trafiksäkerheten eller miljön.

Enligt bemyndigandet i 20 § 5 mom. i den föreslagna fordonslagen ska Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen få meddela föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkännings- och varningslyktor, reflektorer, reflekterande märkningar och ljudsignalanordningar som krävs till följd av att räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon och gränsbevakningsväsendets fordon används för särskilda ändamål. För närvarande utfärdas bestämmelser om dessa genom förordning av kommunikationsministeriet.

Enligt 21 § 2 mom. i den föreslagna fordonslagen ska bestämmelserna om de tekniska kraven på igenkännings- och varningslyktor samt ljudsignalanordningar i fortsättningen utfärdas genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, inte genom förordning av kommu-

nikationsministeriet. Trafiksäkerhetsverket ska också få meddela föreskrifter om installeringen av dessa anordningar.

Det föreslås att det bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter om museifordon som finns i 24 § i fordonslagen kompletteras så att bemyndigandet även omfattar den del som för närvarande omfattas av verkets anvisningar.

I den nya 24 a § i fordonslagen finns en grundläggande bestämmelse om specialtransportfordon, medan bestämmelser om genomförande av specialtransporter finns i vägtrafiklagen. I 24 a § 2 mom. i fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om ytterligare tekniska krav på specialtransportfordon och om undantag från dessa. Undantagen gäller de tekniska krav som ställs på alla fordon. I momentet föreslås vidare ett bemyndigande att meddela föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med de avvikande kraven. Det är fråga om sätt som avviker från de allmänna sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven. De föreskrifter som meddelas med stöd av dessa bemyndiganden ersätter delvis kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon.

I den nya 27 a § i fordonslagen föreslås allmänna bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket att meddela tekniska föreskrifter om de tekniska kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning.

Enligt 27 a § 1 mom. 1 punkten ska Trafiksäkerhetsverket få meddela föreskrifter om de alternativa krav på bromssystemen i bilar och bilsläpvagnar med tryckluftsbromsar som tillämpas vid nationellt typgodkännande, enskilt godkännande, registreringsbesiktning och ändringsbesiktning. De föreskrifter som meddelas med stöd av den föreslagna bemyndigandet ersätter delvis kommunikationsministeriets förordning om påvisande av att bilar med tryckluftsbromsar och till dem kopplade släpvagnars bromsar stämmer överens med kraven.

Enligt 27 a § 1 mom. 2 punkten ska Trafiksäkerhetsverket få meddela tekniska föreskrifter om dubbdäck. De föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet ersätter delvis kommunikationsministeriets för-

ordning om dubbar på fordonsdäck. I den planerade nya statsrådsförordningen ska det dock tas in en bestämmelse om typgodkännandeskyldigheten i fråga om dubbar på vinterdäck. Det finns inga EU-bestämmelser om dubbdäck, men det har gjorts nordiskt samarbete i frågan.

Enligt 27 a § 2 mom. 1–3 punkten i fordonslagen ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare tekniska föreskrifter om kraven på konstruktion och egenskaper, tillverkningsnummer, tillverkarskylt, system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning i fråga om andra fordon än bilar och bilsläpvagnar. De föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandena ersätter till största delen kommunikationsministeriets förordning om två- och trehjuliga fordon samt fyrhjuliga konstruktion och utrustning samt kommunikationsministeriets förordning om traktors, motorredskaps, terrängfordons, till dem hörande släpvagnars samt släpanordningars konstruktion och utrustning. Föreskrifterna grundar sig i huvudsak på EU-lagstiftning. Nationellt får det i fortsättningen föreskrivas närmast om de tekniska kraven på cyklar, släpvagnar till fordon i kategori L och T, nationella trafiktraktorer och till dem hörande släpvagnar, cykelsläpvagnar, fordon dragna av djur och andra släpanordningar än sådana som dras av bil.

Enligt 27 a § 2 mom. 4 och 5 punkten ges Trafiksäkerhetsverket bemyndiganden att föreskriva om kraven på lastkorgar och lastutrymmen, fästeanordningar som används för lastsäkring, skyddskonstruktioner samt surrings- och fästeanordningar som används för surring och säkring av last. De föreskrifter som meddelas ersätter delvis trafikministeriets beslut om lastkorgar till fordon, lastning av fordon och fastgörande av last. Avsikten är att internationella standarder i ämnet ska beaktas vid meddelandet av föreskrifterna.

Enligt 27 a § 2 mom. 6 punkten ska Trafiksäkerhetsverket vid behov få meddela närmare tekniska föreskrifter om sådana andra komponenter, system och separata tekniska enheter som behövs för fordonets drift än de som avses i 1–3 punkten och i 27 § 2 mom. och för vilka godkännande krävs samt om annan utrustning. Sådana är t.ex. varningstri-

anglar, skyltar för långsamtgående fordon, skyddshjälmarna och bilbarnstolar. På dessa tillämpas internationella avtal som gäller krav på tekniska godkännanden och ömsesidigt erkännande.

Det föreslås att i 27 a § 2 mom. 7 punkten tas in ett nytt bemyndigande, enligt vilket Trafiksäkerhetsverket vid behov ska få meddela närmare tekniska föreskrifter om dimensioneringen av transportutrymmet och om de hjälpmedel som behövs för resandet samt fastsättningen av dem i fråga om ett sådant fordon, fränsett ambulans, som kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning.

I 27 a § 3 mom. i den föreslagna fordonslagen begränsas innehållet i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandena i paragrafen. Föreskrifterna ska vara behövliga för att nå en tillräcklig internationell kravnivå och för att säkerställa en tillräcklig nivå på trafiksäkerheten, hälsan och miljön. I 4 mom. föreslås en separat begränsning av de föreskrifter som gäller trafiktraktorer.

I 29 § 3 mom. i den föreslagna fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov meddela närmare tekniska föreskrifter om komponenter och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Bemyndigandet gäller endast andra fordon än bilar och bilsläpvagnar. I momentet begränsas meddelandet av föreskrifter. Föreskrifterna ska vara behövliga för att nå en tillräcklig internationell kravnivå och för att även säkerställa en tillräcklig nivå på trafiksäkerheten, hälsan och miljön. Kraven grundar sig allmänt på EU-rättsakter, men av praktiska skäl tillämpas i fråga om toleranser vid mätningar samma allmänna kravnivåer om vilka bestäms nationellt. För ömsesidigt erkännande krävs det att Finland också godkänner de krav på motsvarande nivåer som tillämpas i något annat EU-land.

Enligt 29 b § 1 mom. i den föreslagna fordonslagen ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare föreskrifter om de märkningar, igenkännings- och varningslyktor, reflektorer och andra varningsanordningar som krävs i fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter. Genom de föreskrifter som verket meddelar med stöd av bemyndigandet ersätts delvis kommunika-

tionsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon.

Enligt 29 b § 2 mom. i den föreslagna fordonslagen ska Trafiksäkerhetsverket få meddela föreskrifter om kategori, massa och färger som används av varningsfordon som används vid specialtransporter samt om olika anordningar och redskap som används i varningsfordonet för tryggnad av säkerheten.

Enligt 29 b § 3 mom. i den föreslagna fordonslagen ska de föreskrifter som avses i paragrafen grunda sig på praxis som allmänt tillämpas i Europa. Avsikten är att slutrapporten från den arbetsgrupp vid Europeiska kommissionen som behandlat specialtransporter ska beaktas vid meddelandet av föreskrifterna.

I 36 § 5 mom. i den föreslagna fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse som hänförs till typgodkännande. Bemyndigandet gäller både nationellt typgodkännande av små serier och nationellt typgodkännande av andra fordon än bilar och bilsläpvagnar. Genom föreskrifterna preciseras innehållet i statsrådsförordningen i de enskilda fallen.

Enligt 36 § 5 mom. ska verket också få meddela föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven i fråga om dubbar. De föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet ersätter delvis kommunikationsministeriets förordning om dubbar på fordonsdäck.

Enligt 60 a § 5 mom. i den föreslagna fordonslagen ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare tekniska föreskrifter om påvisande av överensstämmelse med kraven i fråga om andra fordon än bilar och bilsläpvagnar vid registreringsbesiktning. Föreskrifterna kompletterar de bestämmelser som tas in i statsrådsförordningen.

Enligt 60 a § 6 mom. i den föreslagna fordonslagen ska Trafiksäkerhetsverket få meddela föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning. Bemyndigandet begränsas till att endast gälla fordon som begagnade förs in i landet och som har ändrats före registreringen i Finland. Detta bemyndigande avser dock endast sådana krav som tillämpas på ändrade fordon och för vilka det

inte finns EU-bestämmelser som tillämpas på godkännande av nya fordon.

Enligt 61 a § 3 mom. i den föreslagna fordonslagen får verket meddela föreskrifter om sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven i fråga om andra fordon än bilar och bilsläpvagnar vid ändringsbesiktning. Föreskrifterna preciserar de bestämmelser som tas in i statsrådsförordningen.

Enligt 61 a § 4 mom. i den föreslagna fordonslagen ska Trafiksäkerhetsverket, med avvikelse från 2 mom., vid behov få meddela föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av alla fordons överensstämmelse med kraven till den del ändringarna gäller sådana andra komponenter och egenskaper än de som avses i typgodkännandedirektiven.

Enligt 1 § 5 mom. i den föreslagna fordonslagen kan det genom föreskrifter av huvudstaben meddelas bestämmelser som avviker från de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar. Avvikelserna kan gälla militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion.

Avsikten är att upphäva tre förordningar av kommunikationsministeriet genom ändringen av fordonslagen. Trafiksäkerhetsverkets avsikt är att till behövliga delar godkänna sådana föreskrifter som motsvarar dessa förordningar och som ska träda i kraft samtidigt som den föreslagna ändringen av fordonslagen. Föreskrifterna ska till sitt huvudinnehåll motsvara ministerieförordningarna, dock med beaktande av nödvändiga uppdateringar.

I det nya 87 b § 3 mom. i vägtrafiklagen föreslås ett bemyndigande enligt vilket Trafiksäkerhetsverket vid behov ska få meddela närmare föreskrifter om sådant som gäller genomförande av specialtransport. Som sådant räknas fordon och fordonskombinationer som är tillåtna för specialtransport och laster som tillåts vid specialtransport, kopplingskraven på fordon som används i specialtransportkombinationer, mått och massor som är tillåtna vid specialtransport samt om lastning av specialtransporter, märkning av last, hastighetsbegränsningar som iakttas vid specialtransport samt vissa andra säkerhetskrav. I framtiden ersätter Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter tillsammans med de föreskrifter som utfärdas med stöd av bemyndigandet i 29 b § i fordonslagen delvis kom-

munikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon. Europeiska kommissionen har antagit en anvisning med bästa praxis vid specialtransporter, som även i framtiden ska utgöra grunden för de nationella kraven.

Enligt det nya 87 c § 5 mom. i vägtrafiklagen ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare föreskrifter om villkoren för beviljande av tillstånd för specialtransport samt om när en specialtransport kräver tillstånd för specialtransport. De grundläggande kraven om tillståndskravet och villkoren för beviljande av tillstånd finns i 1 och 2 mom. i den paragrafen. För närvarande finns bestämmelserna om specialtransport i en ministerieförordning.

Enligt 1 § 5 mom. i fordonslagen får huvudstaben meddela bestämmelser som avviker från de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar. Undantagsbestämmelserna ska bero på militärfordonens särskilda användningssyfte eller konstruktion.

3 Ikraftträdande

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2015. Lagarna kan sättas i kraft genast efter att de har godkänts och stadfästs. Enligt övergångsbestämmelsen i de föreslagna lagarna ska de bestämmelser och föreskrifter som är i kraft vid ikraftträdandet av lagen förbli i kraft tills något annat bestäms i fråga om dem. Genom fordonslagen upphävs ändå tre förordningar av kommunikationsministe-

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

4.1 Normgivningsbemyndiganden

Det främsta syftet med propositionen är att förändra de bemyndiganden som gäller utfärdande av bindande rättsnormer. Bemyndiganden ges särskilt statsrådet, kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket. De bemyndiganden att utfärda förordning som föreslås för försvarsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet samt inrikesministeriet motsvarar i sak gällande bemyndigan-

den. De föreslagna bemyndigandena behandlas närmare i 2 kap. i detaljmotiveringen och i de paragrafspecifika motiveringarna.

Förslagen är av betydelse med tanke på 80 § i grundlagen. Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska det 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 myndigheter 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.

Normgivningsbemyndiganden har behandlats i många av grundlagsutskottets ställningstaganden (se t.ex. GrUB 10/1998 rd, GrUU 16/2002 rd, GrUU 19/2002 rd, GrUU 40/2002 rd, GrUU 19/2006 rd, 32/2009 rd, 17/2010 rd och 1/2013 rd).

Det har varit praxis i grundlagsutskottet att kräva att bemyndigandebestämmelser i lag ska vara exakta och noggrant avgränsade (t.ex. GrUU 19/2002 rd, s. 5–7 och GrUU 17/2010 rd). I motsats till befogenheten att utfärda förordning ställs det större krav på de föreskrifter som utfärdas av myndigheter än att bestämmelserna allmänt taget ska vara noga avgränsade. I dessa fall måste det exakt sägas ut i lagen vilka frågor bemyndigandet gäller (se t.ex. GrUU 19/2002 rd).

Sett ur ett grundlagsperspektiv är andra myndigheters normgivningsrätt endast undantagsfall (GrUB 10/1998 rd, s. 23 andra spalten, och GrUU 16/2002 rd, s. 2 första spalten). I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på en myndighets normgivningsbefogenhet teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, s. 134 första spalten, se även GrUU 16/2002 rd, s. 2 första spalten och GrUU 19/2002 rd, s. 5 första spalten).

Ett bemyndigande att genom förordning avvika från det som bestäms i lag har i 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 inskränkande och styrande skrivelser.

Grundlagsutskottet har vid behandlingen av normgivningsbemyndiganden också understrukit att tolkningen av bemyndigandebestämmelserna och innehållet i bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av bemyndigandebestämmelserna inskränks direkt av 80 § 1 och 2 mom. i 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.

4.2 Bedömning av lagstiftningsordningen

Fordonslagen godkändes 2002 med grundlagsutskottets medverkan.

Genom den föreslagna ändringen av fordonslagen ges Trafiksäkerhetsverket bemyndiganden att meddela föreskrifter om sådant som för närvarande regleras i bestämmelser i förordningar av kommunikationsministeriet. Trafiksäkerhetsverket ska i fortsättningen få meddela föreskrifter om de detaljerade tekniska kraven i synnerhet på två- och trehjulinga fordon, fyrhjulingar, traktorer, motorredskap och cyklar samt tillhörande släpvagnar. Det är även i framtiden kommunikationsministeriet som huvudsakligen har bemyndigande att utfärda bestämmelser om bilar och bilsläpvagnar.

Samtidigt som Trafiksäkerhetsverket ges bemyndiganden att meddela föreskrifter, ändras och kompletteras såväl statsrådets som kommunikationsministeriets bemyndiganden att utfärda förordningar. Således fö-

reslås det nu t.ex. att vissa bemyndiganden att utfärda förordning överförs från ministeriet till statsrådet, eftersom det har ansetts att dessa frågor inte kan regleras genom föreskrifter av verket.

De föreslagna bemyndigandena har setts över enhetligt enligt författnings- och föreskriftstyp i 2 kap. i detaljmotiveringen och i de paragrafspecifika motiveringarna vid bemyndigandet i fråga.

De krav som ställs på fordon gäller tekniska detaljer och för att behärska dem behövs en hel del yrkesmässig specialkunskap om fordon. Det har Trafiksäkerhetsverket. De tekniska kraven bygger i stor utsträckning även på EU:s lagstiftning och internationella avtal, och det gäller att reagera snabbt på beredningen och verkställigheten av dem. Under de senaste åren har rättsakter om fordon dessutom börjat antas som unionsförordningar i stället för som direktiv. Trafiksäkerhetsverket har under de senaste åren i betydande utsträckning skött det samarbete med EU och det övriga internationella samarbete som gäller fordon.

De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordningar och särskilt föreskrifter är både exakta och väl avgränsade.

De föreslagna bemyndigandena att meddela föreskrifter gäller bestämmelser på detaljnivå av mycket teknisk natur. De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordningar och föreskrifter inbegriper inte någon betydande utövning av prövningsrätt och innehåller inte heller bemyndiganden om sådana saker om vilka ska föreskrivas genom lag. I de flesta bemyndiganden är det också fråga om utfärdande av sådana bestämmelser och föreskrifter som preciserar lagen.

På de grunder som anförs ovan anser regeringen att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

*Lagförslag***1.****Lag****om ändring av fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fordonslagen (1090/2002) 36 a §, 48 § 3 mom., 96 § 1 mom. 16 punkten och 99 § 2 mom.,
 sådana de lyder, 36 a § i lagarna 362/2006 och 226/2009, 48 § 3 mom. i lag 276/2010, 96 § 1 mom. 16 punkten i lag 226/2009 samt 99 § 2 mom. i lag 1328/2004,
ändras 1 § 5 mom., 4 § 1 mom., 6, 7, 14, 15, 17, 19–21, 24, 25, 27–29, 31, 32, 34, 36, 40 och 41 a §, 47 § 1 mom., 50 a, 60, 60 a, 62, 69, 79 och 80 § samt 96 § 1 mom. 5 och 23 punkten,
 av dem 1 § 5 mom., 6, 15, 17, 28, 29, 31, 32 och 36 §, 47 § 1 mom., 50 a, 60, 60 a och 69 § samt 96 § 1 mom. 5 och 23 punkten sådana de lyder i lag 226/2009, 7 och 62 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 226/2009, 14 § sådan den lyder i lag 1328/2004, 20 § sådan den lyder i lag 233/2007, 24 och 34 § sådana de lyder i lag 276/2010, 25 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1328/2004, 27 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 276/2010, 40, 79 och 80 § sådana de lyder i lagarna 226/2009 och 276/2010 samt 41 a § sådan den lyder i lagarna 326/2006 och 226/2009, samt
fogas till lagen nya 7 a, 13 a, 24 a, 27 a, 29 b och 39 b §, till 44 b §, sådan den lyder i lag 226/2009, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., och till lagen en ny 61 a § som följer:

1 §

Tillämpningsområde

—————
 Denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den ska tillämpas på militärfordon. Om det behövs med hänsyn till ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion, kan det

dock genom förordning av försvarsministeriet föreskrivas om undantag från denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt genom föreskrifter av huvudstaben meddelas bestämmelser som avviker från de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar.

4 §

Allmänna säkerhetskrav för fordon

Ett fordon ska vara lämpat för trafik och ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att det är säkert och stämmer överens med bestämmelserna och föreskrifterna. Fordonets konstruktion, utrustning, yttre form och material får inte orsaka fara.

—————

6 §

Godkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter för trafik

Användning i trafik av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet och en utrustning är förbjuden, om fordons-typen eller det enskilda fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten eller utrustningen inte har godkänts för trafik på behörigt sätt. Den som ansöker om godkännande ska lägga fram de handlingar och övriga utredningar som krävs för godkännandet enligt bestämmelser och föreskrifter.

Sådana fordon som inte uppfyller vad som föreskrivs i denna lag eller 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, saluföras eller säljas eller annars överlåtas som ny för vägtrafik. Detsamma gäller snöskotrar avsedda för terrängtrafik.

Sådana system, komponenter och separata tekniska enheter och sådan utrustning som inte uppfyller vad som föreskrivs i denna lag eller 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, saluföras eller säljas eller annars överlåtas för att användas i vägtrafik eller terrängtrafik.

Bestämmelser om godkännande av fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter finns i 5, 5 a, 5 c och 7 kap. Bestämmelser om tillsyn över import och tillverkning av samt handel med fordon, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning finns i 10 kap.

7 §

Ändring, konstruerande och reparation av fordon

Ett fordon som används i trafik får inte efter ibruktagandet repareras, ändras, tillåtas bli ändrat eller förses med en tilläggsanordning så att fordonet inte längre uppfyller de krav som gäller i Finland då fordonet första gången tas i bruk eller därefter. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som uppkommer av fordonets ålder och naturliga slitage får inte heller öka mer än i ringa omfattning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de tekniska kraven för reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordons konstruktion samt om sådana smärre undantag och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighetsskäl vid påvisande av överensstämmelse. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som uppkommer av undantagen och de alternativa kraven får inte heller öka mer än i ringa omfattning. Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter även om säkerhetskraven för strålkastare och lyktor samt andra tilläggsanordningar som installeras i fordon som används för särskilda ändamål.

7 a §

Stamfordon, reparerade fordon och hopbyggda fordon

Stamfordon är ett fordonsexemplar, från vilket mer än 50 procent av de ursprungliga komponenterna i ett reparerat eller hopmonterat fordon härstammar. *Reparerat fordon* är ett fordon som skadats på grund av trafikolycka eller korrosion eller av någon annan

orsak och som därefter iståndsatts, som har ett stamfordon och vars ursprungliga komponenter har bytts ut till minst 25 procent; med reparerat fordon avses också ett hopmonterat fordon. Ett reparerat fordon antecknas i registret med stamfordonets identifieringsuppgifter.

Om 50 procent eller mer av ett fordonets ursprungliga komponenter byts ut, ska fordonet ges ett nytt tillverkningsnummer (*hopbyggt fordon*). Fordon i kategorierna M, N och O som tas i bruk första gången ska godkännas enskilt och fordon i andra kategorier ska visas upp för godkännande vid en registreringsbesiktning.

Närmare bestämmelser om komponenters och komponenthelheters andel av fordon och om de utredningar som krävs för fastställande av dessa andelar och givande av nytt tillverkningsnummer samt om när ett hopbyggt eller reparerat fordon anses vara hopbyggt och ändrat eller reparerat och ändrat utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 a §

Närmare föreskrifter om klassificering av fordon i kategori L

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om klasserna för fordon i kategori L som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens fordonslagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

14 §

Traktor

Fordon i kategorierna T och C samt trafiktraktor (*traktor*) är ett motordrivet fordon med hjul eller band,

- 1) som har minst två axlar,
- 2) vars största konstruktiva hastighet är minst 6 km/h,
- 3) vars främsta funktion är som dragfordon, och
- 4) som konstruerats särskilt för att dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning avsedd att användas inom jord- eller

skogsbruk, eller för att dra släpvagnar avsedda att användas inom jord- och skogsbruk.

En traktor får vara utrustad för transport av last i jordbruks- eller skogsbrukssammanhang och ha passagerarsäten. Som traktor räknas dock inte maskiner som har konstruerats särskilt för användning inom skogsbruket, såsom lunnare och skotare, och som följer definitionen i standarden ISO 6814:2009, och inte skogsmaskiner som har byggts på schaktmaskinschassier och som följer definitionen i standarden ISO 6165:2012.

Traktorer indelas enligt sina egenskaper i följande kategorier:

1) kategori T₁: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer per timme, vars minsta spårvidd på den av axlarna som är närmast föraren inte understiger 1,15 meter, vars vikt i olastat och körklart tillstånd överstiger 0,6 ton och vars markfria gång inte överstiger 1 meter,

2) kategori T₂: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer per timme, vars minsta spårvidd understiger 1,15 meter, vars vikt i olastat och körklart tillstånd överstiger 0,6 ton och vars markfria gång inte överstiger 0,60 meter; när värdet på traktorns tyngdpunkt i höjdlängd mätt från marken, delat med medelvärde för axlarnas minsta spårvidd, är större än 0,90, får emellertid den största konstruktiva hastigheten vara högst 30 kilometer per timme,

3) kategori T₃: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer per timme och vars vikt i olastat och körklart tillstånd är högst 0,6 ton,

4) kategori T₄: hjultraktorer för särskilda ändamål vars största konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer per timme,

5) trafiktraktor: lastbärande traktorer med hydraulisk ledramstyrning som är avsedda för godstransport; som trafiktraktorer betraktas också andra för godstransport avsedda traktorer som är utrustade med släpvagn med en kopplingsmassa som är större än 10 ton; som trafiktraktorer betraktas dock inte traktorer som används för transporter som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen (1280/2003); största konstruktiva hastighet för en trafiktraktor är högst 50 kilometer per timme,

6) kategori C: traktorer som drivs och styrs med hjälp av band.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om underkategorier för traktorer som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens fordonslagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

15 §

Motorredskap

Motorredskap är

1) självgående fordon som är konstruerade och tillverkade för att utföra arbete och som med hänsyn till sin konstruktion inte lämpar sig för person- eller godstransport; maskiner som är monterade på en bil 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 per timme, om inte fordonet ska betraktas som lastbil eller traktor,

3) andra fordon som används för transporter på en byggarbetsplats än traktorer, såsom för transport av jordmassor (dumper), om inte fordonet ska anses vara en lastbil.

17 §

Släpvagn och släpanordning

Fordon i kategorierna O₁–O₄ (bilsläpvagn) är släpfordon.

Bilsläpvagnar indelas enligt sin totalmassa i följande kategorier:

1) fordon i kategori O₁ (*lätt släpvagn*) med en totalmassa som är högst 0,75 ton,

2) fordon i kategori O₂ med en totalmassa som är större än 0,75 ton men högst 3,5 ton,

3) fordon i kategori O₃ med en totalmassa som är större än 3,5 ton men högst 10 ton,

4) fordon i kategori O₄ med en totalmassa som är större än 10 ton.

Släpanordning är en bilsläpvagn eller ett släpfordon som är avsedd att kopplas till ett annat motordrivet fordon än en bil och som inte är avsedd för person- eller godstransport eller turism.

Kommunikationsministeriet får utfärda sådana bestämmelser om indelningen av bilsläpvagnar i underkategorier som behövs

med hänsyn till kraven i Europeiska unionens fordonslagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana närmare föreskrifter om klassificeringen av andra släpvagnar än bilsläpvagnar och om underkategorierna för släpanordningar som kopplas till andra motordrivna fordon än bilar som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens lagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

19 §

Övriga fordon utan motor

Med *cykel* avses 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. Till cyklar hänförs också fordon som har en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer per timme. Till cyklar hänförs också sparkcyklar eller andra motsvarande fordon som saknar motor och sadel, om det på grund av deras storlek eller användningsändamål är påkallat att förutsätta att de uppfyller de viktigaste säkerhetskraven för cyklar, såsom kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor.

Till fordon utan motor hänförs 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 påkallat att förutsätta att de uppfyller de viktigaste säkerhetskraven för fordon, såsom kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om klassificeringen av andra fordon utan motor än släpvagnar och släpanordningar som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens lagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

3 kap.

Närmare klassificering av fordon för särskilda ändamål

20 §

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 innehåller 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.

Polisfordon är för polisen särskilt tillverkade eller utrustade fordon.

Gränsbevakningsväsendets fordon är för gränsbevakningsväsendet särskilt tillverkade eller utrustade fordon.

Tullens fordon är för Tullen särskilt tillverkade eller utrustade fordon.

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 utfärdas genom förordning av inrikesministeriet. I den förordningen föreskriven färgsättning och föreskrivna emblem på polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon får inte användas på andra fordon. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som de speciella ändamål som räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon och gränsbevakningsväsendets fordon används för förutsätter.

21 §

Ambulans

Ambulans är ett fordon i kategori M som har tillverkats för transport av sjuka eller

skadade människor och som har specialutrustning för det ändamålet.

Bestämmelser om närmare klassificering av ambulanser, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser används för förutsätter.

24 §

Museifordon

Ett besiktningställe godkänner på basis av ett utlåtande som utfärdats högst sex månader tidigare av en landsomfattande registrerad museifordonsförening som *museifordon* ett fordon för vilket det har förflutit minst 30 år sedan utgången av tillverkningsåret och som har hållits i ett skick som motsvarar originalskicket eller restaurerats eller konserverats på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov föreskrifter om restaurering och konservering av museifordon samt om ändamålsenliga ersättande komponenter som får installeras i ett museifordon och om utbyte av komponenter till sådana som är trafiksäkrare samt om innehållet i det utlåtande som avses i 1 mom.

24 a §

Specialtransportfordon

Specialtransportfordon är ett i 2 § 16 punkten i vägtrafiklagen avsett fordon som har godkänts för specialtransporter och som utan last överskrider de dimensioner som allmänt tillåts på väg eller som med eller utan last har godkänts för transport som överskrider den massa som allmänt tillåts på väg.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de ytterligare tekniska krav som förutsätts för specialtransportfordonets användningsändamål och som tillämpas vid god-

kännande av specialtransportfordon för transportändamål och om undantag från de tekniska kraven på fordonen. Dessutom meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av påvisandet av överensstämmelse med dessa krav.

4 kap.

Fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning och miljöegenskaper

25 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

För att tryggt kunna användas i trafik ska

1) fordon ha en pålitlig och funktionssäker styrinrättning,

2) motordrivna fordon, cyklar samt släpvagnar till bil eller trafiktraktor ha en färd- och broms,

3) fordon ha däck och fälgar eller band eller medar som motsvarar den belastning de utsätts för,

4) motordrivna fordon ha ett brandsäkert bränslesystem,

5) fordon ha behövliga strålkastare och lyktor, reflektorer och reflekterande identifieringsskyltar,

6) fordon ha en varningstriangel, om fordonets totala massa är större än 500 kg; fordon i kategori O₁ och andra släpfordon med en totalmassa som är högst 750 kg och vars dragfordon har en varningstriangel behöver dock inte ha varningstriangel,

7) fordon i kategorierna M och N₁ i förarhytt och passagerarutrymme ha sådana konstruktioner och anordningar som skyddar förare och passagerare vid sammanstötning,

8) fordon erbjuda föraren tillräcklig sikt framåt, åt sidan och bakåt; sikten bakåt får vid behov ordnas med hjälp av backspeglar eller något annat motsvarande system,

9) fordon vilkas förarhytt är slutna vara försedda med vindruta och behövliga anord-

ningar för att säkerställa sikten genom vindrutan i alla väderförhållanden,

10) fordon ha behövliga anordningar och konstruktioner för att skydda lätta fordon vid sammanstötningar,

11) motordrivna fordon och cyklar ha en ljudsignalanordning,

12) motordrivna fordon ha en hastighetsmätare samt fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ en hastighetsbegränsare,

13) fyr- eller flerhjuliga motordrivna fordon ha en backningsanordning,

14) fordon ha konstruktioner som säkerställer en tillräcklig styrförmåga, tillräckliga kurvkörnings- och bromsningsegenskaper samt vändbarhet,

15) fordon med hjul ha tillräcklig fri markhöjd,

16) 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,

17) släpvagnar samt fordon som används för att dra en släpvagn eller ett släpfordon ha en funktionssäker och hållbar kopplingsanordning.

Fordon i kategori M₁ som används i tillståndspliktig persontrafik ska ha taxameter. Andra fordon får inte ha taxameter.

Fordon i kategorierna M₁, N₁ och L_{3e}–L_{7e} ska vara försedda med en anordning som förhindrar olovlig användning av fordonet.

EG-typgodkända fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1 och 3 mom.

Begagnade fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1 och 3 mom., om fordonen uppfyller de tekniska krav som gäller i Finland då fordonet första gången tas i bruk eller därefter. Fordon avsedda för vägtrafik ska dock alltid ha en varningstriangel i enlighet med de krav som föreskrivs i 1 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. Utöver

vad som föreskrivs i den förordningen ska trafiktraktorer ha en färdskrivare när de används i tillståndspliktig godstrafik.

27 §

Närmare bestämmelser om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Bestämmelser om undantag från de krav som föreskrivs i 25 § 1 mom. för andra fordon än bilar och bilsläpvagnar får utfärdas genom förordning av statsrådet. Undantagen ska vara behövliga med beaktande av fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskraven eller möjligheterna att uppfylla de krav som gäller fordonet.

Närmare bestämmelser om konstruktion, manöverorgan, utrustning, system, komponenter och separata tekniska enheter samt om tillverkningsnummer och tillverkarskylt för bilar och bilsläpvagnar som godkänns för transportändamål utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Bestämmelser om undantag från de krav som föreskrivs i 25 § 1 mom. för bilar och bilsläpvagnar får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Undantagen ska vara behövliga med beaktande av fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskraven eller möjligheterna att uppfylla de krav som gäller fordonet.

Fordon avsedda för funktionshindrade förare eller passagerare kan godkännas för transportändamål även om specialanordningen inte uppfyller vad som föreskrivs, förutsatt att trafiksäkerheten inte äventyras på ett nämnbart sätt.

Trafiksäkerhetsverket får bevilja enskilda fordon tillstånd att avvika från de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om säkerheten när det gäller fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning, system, komponenter, separata tekniska enheter och andra motsvarande objekt som ska godkännas. En förutsättning för beviljande av undantagstillstånd är att undantaget inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan eller miljön mer än i ringa omfattning och att det inte snedvrider konkurrensen. Närmare bestämmelser om förutsättningarna

för beviljande av undantagstillstånd utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

27 a §

Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Med avvikelse från 27 § 2 mom. meddelar Trafiksäkerhetsverket tekniska föreskrifter om

1) de alternativa krav på bromssystemen i bilar och bilsläpvagnar med tryckluftsbromsar som tillämpas vid nationellt typgodkännande, enskilt godkännande, registreringsbesiktning och ändringsbesiktning,

2) kraven på dubbar och dubbdäck tillåtna för användning i trafik.

Trafiksäkerhetsverket meddelar därtill vid behov närmare tekniska föreskrifter om

1) kraven på konstruktion och egenskaper när det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar,

2) kraven på tillverkningsnummer och tillverkarskylt när det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar,

3) kraven på system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning när det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar,

4) kraven på lastkorgar och lastutrymmen, om fästeanordningar som används för lastsäkring samt om skyddskonstruktioner när det gäller fordon som används för godstransport,

5) surrings- och fästeanordningar som används för surring och säkring av last,

6) sådana andra komponenter, system och separata tekniska enheter som behövs för fordonets drift än de som avses i 1–3 punkten och i 27 § 2 mom. och för vilka godkännande krävs samt om annan utrustning än den som avses i 1 mom. 2 punkten,

7) dimensioneringen av transportutrymmet samt om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning när det gäller andra fordon i kategori M än ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning.

De föreskrifter som avses i denna paragraf ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska kunna uppnås

och för att en tillräcklig nivå på trafiksäkerheten, hälsan och miljön ska kunna säkerställas.

Föreskrifterna enligt 2 mom. 1–3 punkten ska när det gäller trafiktraktorer grunda sig på de tekniska kraven på fordon i kategori T₁, dock med hänsyn till att trafiktraktorer har en högre konstruktiv hastighet och en högre tillåten total- och kombinationsmassa än fordon i kategori T₁.

28 §

Begränsning av energi- och miljökonsekvenser

Ett fordon's energiförbrukning och växthusgasutsläpp samt skadliga miljökonsekvenser, såsom gasformiga utsläpp, partikelutsläpp, buller och elektromagnetiska störningar, 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.

Separata bestämmelser gäller för begränsning av miljökonsekvenserna av motorredskap.

29 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter om begränsning av energi- och miljökonsekvenser

Närmare bestämmelser om begränsning av bilar och bilsläpvagnars energi- och miljökonsekvenser utfärdas vid behov genom förordning av kommunikationsministeriet.

Bestämmelser om komponenter och egenskaper samt andra motsvarande objekt som ska godkännas, som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenserna av andra fordon än motorredskap, bilar och bilsläpvagnar och som krävs för att fordonen i fråga ska kunna godkännas för transportändamål utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om de gränsvärden för buller och utsläpp som tillämpas vid godkännande av sådana fordon utfärdas också genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de i 2 mom. avsedda tekniska krav på komponenter och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska kunna uppnås i fråga om komponenterna och egenskaperna och för att en tillräcklig nivå på trafiksäkerheten, hälsan och miljön ska kunna säkerställas.

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja enskilda fordon tillstånd att avvika från de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om begränsning av fordons energi- och miljökonsekvenser. En förutsättning för beviljande av undantagstillstånd är att undantaget inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan och miljön mer än i ringa omfattning och att det inte snedvrider konkurrensen. Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av undantagstillstånd utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

29 b §

Krav på fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter

Fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter ska förses med tillräckliga märkningar, igenkännings- och varningslyktor, reflektorer och andra varningsanordningar för att förebygga fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de märkningar, igenkännings- och varningslyktor, reflektorer och andra varningsanordningar som krävs i fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om kategori, massa och färger som krävs av varningsfordon som används vid specialtransporter, om varningsskyltar, höjdmätare, varningslyktor, 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.

De föreskrifter som avses i denna paragraf ska grunda sig på praxis som iakttas allmänt i Europa.

31 §

Tillämpningsområdet för typgodkännanden

EG-typgodkännande beviljas system, komponenter, separata tekniska enheter, fordon i kategorierna M, N, O, L och T₁–T₄ samt motorredskap. Nationellt typgodkännande beviljas andra fordon och annan utrustning avsedda för vägtrafik samt motorredskap. Vid typgodkännande av små serier tillämpas kvantitativa begränsningar som baserar sig på de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. E-typgodkännande beviljas system, komponenter och separata tekniska enheter.

32 §

Typgodkännandeskyldighet

Nya fordon i kategorierna M, N, O, L och T₁–T₄ som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången ska vara EG-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier.

System, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon i de fordonskategorier som avses i 1 mom., fordon i kategori C och trafiktraktorer och som säljs separat ska vara typgodkända. I enlighet med de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. kan det dock genom förordning av statsrådet föreskrivas om undantag från detta för system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för fordon i kategorierna L, C och T₁–T₄ och trafiktraktorer och genom förordning av kommunikationsministeriet föreskrivas om undantag från detta för system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för fordon i kategorierna M, N och O.

Sådana för driften av fordon behövliga och för trafiksäkerheten och miljön väsentliga komponenter, system och separata tekniska enheter samt utrustning ska vara typgodkända. Närmare bestämmelser om typgodkännandeskyldigheten för dessa utfärdas genom förordning av statsrådet.

Med avvikelse från 1 mom. får överensstämmelse med kraven för följande nya fordon konstateras vid registreringsbesiktning:

1) fordon i kategori L eller T₁–T₄ som tillverkats eller förts in i landet som enskilda exemplar för användning i vägtrafik och som inte är EG-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier,

2) fordon i kategori M, N eller O som är nationellt typgodkända i små serier i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland och vilkas nationella typgodkännande av små serier har erkänts av Finland på det sätt som avses i 39 a § 2 mom.,

3) fordon i kategori M, N eller O som godkänts enskilt i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland,

4) andra fordon än fordon i kategori M, N eller O som färdigställts under den sista etappen vid etappvist typgodkännande.

Bestämmelser om rätten att bevilja enskilt godkännande av fordon i kategorierna M, N och O finns i 50 b §.

34 §

Typgodkännandemyndighet

I Finland är Trafiksäkerhetsverket typgodkännandemyndighet i fråga om fordon i kategorierna M, N, L, O, T₁–T₄ och C, trafiktraktorer, motorredskap och terrängfordon liksom system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning i dessa.

36 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid typgodkännande

Överensstämmelse med kraven enligt 35 § påvisas genom att den som ansöker om godkännande lämnar in ett intyg över typgodkännande som utfärdats av en godkännandemyndighet i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland eller i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga eller genom kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst.

Med avvikelse från 1 mom. kan överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande av bilar och bilsläpvagnar samt

överensstämmelse med andra krav än sådana där det krävs fullständig överensstämmelse enligt den rättsakt som nämns i 30 § 1 mom. 1 punkten och som tillämpas vid EG-typgodkännande av små serier påvisas också med hjälp av en utredning som gjorts av en i 48 § avsedd godkänd sakkunnig eller till smärre delar genom kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av typgodkännandemyndigheten. Vid nationellt typgodkännande kan typgodkännandemyndigheten som bevis på överensstämmelse godkänna även en utredning om överensstämmelse som gjorts av en teknisk tjänst som anmälts av en annan EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet i fråga.

När det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvnagnar utfärdas det genom förordning av statsrådet bestämmelser om

1) de tekniska sätten att vid nationellt typgodkännande av små serier påvisa överensstämmelse med andra krav än sådana där det krävs fullständig överensstämmelse enligt de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. 2 och 3 punkten,

2) de tekniska sätten att påvisa överensstämmelse med kraven vid nationellt typgodkännande,

3) när överensstämmelse med kraven kan påvisas även med hjälp av en utredning som gjorts av en i 48 § avsedd godkänd sakkunnig.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas det närmare bestämmelser om de tekniska sätten att vid EG-typgodkännande av små serier påvisa bilars och bilsläpvnagnars överensstämmelse med de övriga krav enligt 2 mom. som inte förutsätter fullständig överensstämmelse och de tekniska sätten att vid nationellt typgodkännande påvisa bilars och bilsläpvnagnars överensstämmelse med kraven samt om när bilars och bilsläpvnagnars överensstämmelse med kraven kan påvisas med hjälp av en utredning som gjorts av en i 48 § avsedd godkänd sakkunnig.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de frågor som avses i 3 mom. 1 och 2 punkten. Dessutom meddelar Trafiksäkerhetsverket med avvikelse från vad som föreskrivs i 4 mom. föreskrifter om

de tekniska sätten att påvisa dubbars överensstämmelse med kraven.

39 b §

Undantag som tillämpas vid typgodkännande

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja smärre enskilda undantag från de bestämmelser och föreskrifter om typgodkännande som utfärdats med stöd av denna lag. En förutsättning för beviljande av undantag är att undantaget inte äventyrar trafiksäkerheten eller snedvrider konkurrensen.

40 §

Närmare bestämmelser om typgodkännande

Genom förordning av statsrådet bestäms vid behov

1) vilka fordon som hänförs till en och samma typ,

2) om anmälan av tekniska uppgifter som gäller typgodkännanden och uppgifter om godkännanden till registret över typgodkännanden och om registrering av uppgifterna i registret,

3) närmare om förutsättningarna för beviljande av undantag enligt 39 b §,

4) det högsta antal genom typgodkännande av små serier godkända fordon som får införas i registret per år,

5) på vilka villkor ett i någon annan EES-stat för fordon i kategori M, N, O, L eller T₁–T₄ beviljat nationellt typgodkännande av små serier gäller i Finland,

6) det högsta antal fordon vilka genom i Finland erkänt typgodkännande av små serier som beviljats av någon annan EES-stat får införas i registret, säljas eller tas i bruk per år.

Genom förordning av statsrådet utfärdas det närmare bestämmelser om förfarandet vid typgodkännande, typgodkännandets giltighet, utfärdandet av intyg över typgodkännande och den blankett som ska användas samt om underrättelserna om beviljat, ändrat, återkallat eller förvägrat godkännande till godkännandemyndigheterna i andra EES-stater och i landskapet Åland, Europeiska kommissionen

och godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga.

41 a §

Påvisande av överensstämmelse genom CE-märkning

En cykel, en snöskoter, ett fordonets komponent, ett system eller en separat teknisk enhet, om vilken det föreskrivs i denna lag eller med stöd av den, ska vara CE-märkt, om märkning förutsätts enligt Europeiska unionens lagstiftning.

Bestämmelser om CE-märkningsförfarande finns i lagen om CE-märkningsförfarande (187/2010).

44 b §

Bristande överensstämmelse hos komponenter, separata tekniska enheter och cyklar

Om märkningen på fordonsdäck eller informationen till konsumenter inte uppfyller de krav som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar, ska tillsynsmyndigheten vidta åtgärder enligt 42 § 1 och 2 mom.

47 §

Utsedda tekniska tjänster

Utsedda tekniska tjänster ska för påvisande av överensstämmelse utföra i 36 eller 50 e § avsedda kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar, med kvalitetskontrollen förknippade i 45 § 4 mom. avsedda kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar eller de tester och bedömningar som behövs för påvisande av överensstämmelse hos komponenter och utrustning som avses i 78 § 2 mom. Ett godkännande som utsedd teknisk tjänst kan av särskilda skäl beviljas för viss tid. Tillverkaren kan godkännas som utsedd teknisk tjänst endast om så föreskrivs i den rättsakt av Europeiska unionen som

gäller de tekniska kraven i fråga. Typgodkännandemyndigheten kan godkännas som utsedd teknisk tjänst, om myndigheten uppfyller de krav som föreskrivs i denna paragraf.

50 a §

Närmare bestämmelser om de tekniska tjänsterna

Närmare bestämmelser om förfarandet för godkännande av utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga, om bedömningen och om innehållet i bedömningsrapporten och om anmälan om utsedda tekniska tjänster utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov också bestämmelser om de tidsfrister, krav, begränsningar och villkor som ska uppställas i samband med godkännandet av och tillsynen över utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga och som är nödvändiga för tillbörlig verksamhet samt om offentligt tillgängliga uppgifter om kompetensområdet för de tekniska tjänsterna.

60 §

Registreringsbesiktning

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. För registreringsbesiktning behöver dock inte uppvisas ett i enlighet med 65 § förhandsanmält och som färdigt fordon typgodkänt fordon eller ett fordon som första gången ska tas i bruk och som har beviljats enskilt godkännande i Finland, om godkännandet av fordonet är i kraft vid tidpunkten för den första registreringen och fordonets konstruktion eller utrustning inte har ändrats till de delar som granskats vid godkännandet.

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

1) fordonet har varit registrerat i Finland men har avregistrerats före den 2 november 2007,

2) fordonet har avställt för export utomlands eller till landskapet Åland och för registrering där, eller

3) fordonet på grund av skada har avställt på anmälan av en sammanslutning som sköter trafik- eller bilförsäkringsärenden.

Utöver vad som föreskrivs i 2 mom. krävs det att registreringsbesiktningen har utförts så att förutsättningarna för att ta fordonet i trafik har kunnat kontrolleras på behörigt sätt.

Vid registreringsbesiktning kontrolleras fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen. Dessutom kontrolleras om fordonet till sin konstruktion, sina mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna. Till den som företett fordonet för registreringsbesiktning ges ett intyg över besiktningen.

Intyget över registreringsbesiktningen av ett fordon som ska tas i bruk första gången är giltigt i tre månader. Giltigheten upphör 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 ibruktageandet.

Begagnade fordons skick kontrolleras i samband med registreringsbesiktning. Fordons skick kontrolleras inte, om inte den som företer fordonet för besiktning vill det, förutsatt att

1) fordonet inte alls behöver genomgå periodisk besiktning i Finland,

2) fordonet är så nytt att det ännu inte behöver genomgå periodisk besiktning i Finland, eller

3) fordonet har genomgått periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland och

a) ett intyg eller en kopia av intyget visas upp,

b) besiktningen fortfarande är giltig med beaktande av de tidsfrister som gäller för besiktningens periodicitet i Finland, samt

c) innehållet i besiktningen motsvarar kraven enligt bestämmelserna om periodisk besiktning i Europeiska unionen; i samband med registreringsbesiktning kontrolleras

dock alla objekt som anges i bestämmelserna om periodisk besiktning i Finland och som inte har kontrollerats vid periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland.

Närmare bestämmelser om registreringsbesiktning, intyg över registreringsbesiktning och registeranmälan av uppgifter om registreringsbesiktning utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan också föreskrivas att ett fordon, med avvikelse från 1 och 2 mom., inte behöver föras till registreringsbesiktning, om detta inte är nödvändigt

1) för identifiering av fordonet,

2) för registeranmälan av uppgifter om fordonet,

3) för kontroll av om fordonet uppfyller kraven i de fordonsspecifika bestämmelserna, eller

4) av andra likartade skäl.

60 a §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning

Om ett fordon godkänns för trafik på basis av registreringsbesiktning, kan uppfyllandet av kraven på fordonets konstruktion, mått eller utrustning påvisas så som avses i 50 e § 1 mom.

Ett giltigt EG-typgodkännande eller ett giltigt nationellt typgodkännande av små serier som beviljats fordonet eller erkänts i Finland betraktas som bevis på överensstämmelse med kraven.

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.

Bestämmelser om när andra fordons än bilars och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. kan påvisas vid registreringsbesiktning så som avses i 50 e § 2 mom. 1–4 punkten eller till smärre delar genom besiktningstillätskontroller, mätningar, kalkyler och utredningar utfärdas genom förord-

ning av statsrådet. Motsvarande bestämmelser i fråga om bilar och bilsläpvagnar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de tekniska sätten att vid registreringsbesiktning påvisa andra fordons än bilar och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 4 mom. meddelar Trafiksäkerhetsverket dessutom vid behov föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven i fråga om ändrade fordon som begagnade förs in i landet när det gäller ändringar av andra komponenter och egenskaper än de som anges i de EU-rättsakter som avses i 30 § 1 mom.

61 a §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning

Vid påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning tillämpas 60 a § 1–3 mom.

Bestämmelser om när andra fordons än bilar och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. kan påvisas vid ändringsbesiktning så som avses i 50 e § 2 mom. 1–4 punkten eller till smärre delar genom besiktningstillstålls kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar utfärdas genom förordning av statsrådet. Motsvarande bestämmelser i fråga om bilar och bilsläpvagnar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de tekniska sätten att vid ändringsbesiktning påvisa andra fordon än bilar och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 2 mom. meddelar Trafiksäkerhetsverket dessutom vid behov föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av fordons överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning till den del ändringarna gäller andra komponenter och egenskaper än de som an-

ges i de EU-rättsakter som avses i 30 § 1 mom.

62 §

Kopplingsbesiktning

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 godkänts för specialtransporter eller om fordonets mekaniska kopplingsanordningar, kopplingen av elledningarna och dimensioneringen eller placeringen av släpbromskopplingarna avviker från dem som allmänt används i fordon.

Bestämmelser om utförande av kopplingsbesiktning och det intyg som ges över den samt om registeranmälan av uppgifter om kopplingsbesiktningen utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om vilka kopplingsanordningar enligt vilka direktiv, E-reglementen eller standarder som ska anses vara i allmän användning utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

69 §

De sista fordonen i serien

Godkännandemyndigheten kan på ansökan av tillverkaren eller tillverkarens representant bevilja undantag från de krav som grundar sig på Europeiska unionens rättsakter om fordons konstruktion och utrustning, om inte något annat föreskrivs i dem,

1) för högst 6 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft eller, om undantagen upphör att gälla i slutet av ett kalenderår, för 7 månader för färdiga fordon i kategori L, motorredskap och terrängfordon,

2) för högst 12 månader från det att de krav som gäller fordonet har trätt i kraft eller, om undantagen upphör att gälla i slutet av ett kalenderår, för 13 månader för fordon i kategori L, motorredskap och terrängfordon som godkänns utifrån etappvist typgodkännande,

3) för högst 12 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft för färdiga fordon i kategorierna M, N och O,

4) för högst 18 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft för fordon i kategorierna M, N och O som färdigställts som ett resultat av den sista etappen vid etappvist typgodkännande,

5) för högst 24 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft för färdiga fordon i kategorierna T₁–T₄,

6) för högst 30 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft för fordon i kategorierna T₁–T₄ som färdigställts som ett resultat av den sista etappen vid etappvist typgodkännande.

Undantag som avses i 1 mom. kan beviljas 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 enligt det nämnda procenttalet avrundas uppåt till närmaste hela tal.

Med avvikelse från 2 mom. kan i fråga om fordon i kategorierna T₁–T₄ undantag beviljas för högst 10 procent av alla de fordon av typerna i fråga som tagits i bruk i Finland under de två föregående åren. Maximiantalet i fråga får dock inte understiga 20.

Undantag som avses i 1–3 mom. tillämpas endast på fordon som

1) fanns inom EES-staternas territorium när typgodkännandet upphörde att gälla,

2) har ett giltigt intyg över överensstämmelse med kraven eller ett intyg över giltigt nationellt typgodkännande, som utfärdats medan de aktuella fordonens typgodkännande fortfarande var giltigt, och

3) ännu inte hade registrerats eller tagits i bruk när nämnda typgodkännande upphörde att gälla.

Bestämmelser om det tekniska förfarandet vid beviljande av undantag för de sista fordonen i serien, om tidsfristerna och om registreranteckningarna om undantag utfärdas genom förordning av statsrådet.

79 §

Marknadstillsyn som gäller fordon, komponenter och separata tekniska enheter

Trafiksäkerhetsverket är tillsynsmyndighet i fråga om tillverkning av och handel med fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning som nämns i 6 § 2 och 3 mom. Tullen är tillsynsmyndighet i fråga om övervakning av import från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet till Finland.

Förbudet enligt 6 § 2 och 3 mom. gäller inte fordon, komponenter eller separata tekniska enheter, vilka 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, komponenter eller separata tekniska enheter som saluförs eller på deras förpackningar eller om det annars klart framgår att ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet säljs som skrot eller för något annat ändamål än för att som sådana användas i trafik.

Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar.

80 §

Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som medför fara

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att något fordon eller system eller någon komponent eller separat teknisk enhet som avses i de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med ett giltigt intyg över överensstämmelse, kan typgodkännandemyndigheten för högst sex månader förbjuda första registrering eller försäljning av ett sådant fordon, ett sådant system, en sådan komponent eller en sådan teknisk enhet. Typgodkännandemyndigheten ska utan dröjsmål och trots bestämmelserna om sekretess anmäla detta till godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna och i landskapet Åland, godkännandemyndigheterna i de

stater som tillämpar E-reglementet i fråga, Europeiska kommissionen och, om så förutsetts i en rättsakt som nämns i 30 § 1 mom., tillverkaren av fordonet samt uppge grunderna för sitt beslut.

Om en medlemsstat som meddelat typgodkännande gör en i 1 mom. avsedd fara som anmälts till den stridig, ska typgodkännandemyndigheten försöka lösa meningsskiljaktigheten genom samråd med den myndighet som beviljat godkännandet.

Om Trafiksäkerhetsverket bedömer att en komponent eller separat teknisk enhet som är försedd med CE-märkning enligt denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med tillräckliga märkningar, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda att sådana komponenter och separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk. I sådana fall ska Trafiksäkerhetsverket förfara enligt 44 a §.

Om en cykel eller någon annan än en typgodkänd komponent eller separat teknisk enhet medför fara för förarens hälsa eller egendom, ska konsument säkerhetslagen (920/2011) tillämpas.

96 §

Fordonsförseelse

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet

5) bryter mot förbudet enligt 7 § att ändra ett fordons konstruktion, att låta ett fordons konstruktion ändras eller att förse fordonet med tilläggsanordningar,

23) bryter mot förbudet enligt 20 § 5 mom. att på andra fordon använda den färgsättning och de emblem som polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon använder,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs

1) kommunikationsministeriets förordning om två- och trehjuliga fordons samt fyrhjuliga fordon konstruktion och utrustning (1250/2002),

2) kommunikationsministeriets förordning om traktorers, motorredskaps, terrängfordons, till dem hörande släpvagnars samt släpanordningars konstruktion och utrustning (274/2006),

3) kommunikationsministeriets förordning om istandsättning av skadade fordon och hopmontering av fordon av komponenter (1258/2002).

Ett i 15 § 3 punkten avsett oregistrerat fordon som är i bruk vid denna lags ikraftträdande kan vid registreringsbesiktning godkännas för anteckning i registret som motorredskap, om fordonet uppfyller de tekniska krav på motorredskap som gällde då fordonet första gången togs i bruk eller varit i kraft efter det.

Ett fordon som är i bruk vid denna lags ikraftträdande och som uppfyller de krav som gällde då fordonet första gången togs i bruk eller varit i kraft efter det, anses uppfylla kraven i denna lag och i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

De bestämmelser och föreskrifter som utfärdats eller i övrigt är i kraft med stöd av fordonslagen och som gäller vid ikraftträdandet av denna lag förblir, med undantag för dem som nämns i 2 mom., i kraft tills något annat föreskrivs eller bestäms i fråga om dem.

2.

Lag**om ändring av vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 2 § 14 och 15 punkten, 25 § 2 mom., 87 §, 88 § 3 mom.
och 108 § 3 mom.

av dem 2 § 14 punkten sådan den lyder i lag 414/1997, 87 § sådan den lyder i lagarna
989/1992, 1091/2002 och 1291/2009, 88 § 3 mom. sådant det lyder i lag 234/2006 och 108 § 3
mom. sådant det lyder i lagarna 1091/2002 och 387/2011, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 671/1991, 414/1997, 343/2006 och
624/2010, en ny 16 punkt, till lagen nya 48 a, 87 b, 87 c och 88 e § samt till 96 §, sådan den
lyder i lag 1091/2002, ett nytt 3 mom., som följer:

2 §

Definitioner

I vägtrafiklagstiftningen avses med

14) *spårväg* enbart för spårvagnstrafik av-
sedd del av väg eller särskild väg;

15) *parkering* uppställning av fordon med
eller utan förare, dock inte kortvarig upp-
ställning av fordon för på- eller avstigning el-
ler för på- eller avlastning av gods;

16) *specialtransport* en transport som ut-
förs med sådana mått eller massor som avviker
från bestämmelserna om vad som allmänt
är tillåtet på väg, när avvikelserna är nödvändig
med anledning av en odelbar last, lastens art
eller den konstruktion som fordonets an-
vändningsändamål förutsätter; som special-
transport betraktas dock inte transporter som
utförs med stöd av undantag som avses i 87 §
4 och 5 mom.

2 kap.

Trafikregler

25 §

Hastighetsbegränsningar

Bestämmelser om motordrivna fordons
högsta tillåtna fordonsbestämda hastigheter
och villkoren för säker användning av fordon
vid en given hastighet utfärdas genom för-
ordning av statsrådet.

48 a §

Undantagsbestämmelser vid specialtransport

Vid specialtransport får med iakttagande av
behövlig försiktighet ett fordon framföras på
det sätt som påkallas av omständigheterna

trots bestämmelserna i 8, 9, 11 och 12 §, om genomförandet av specialtransporten särskilt kräver det. Likaså får man vid specialtransport med iakttagande av behövlig försiktighet avvika också från andra bestämmelser om trafik som ska iakttas särskilt på motorväg och motortrafikled, om det för specialtransporten har beviljats tillstånd för specialtransport enligt 87 c §.

87 §

Fordons mått och massa samt lastning av fordon

Ett fordon ska lastas så att lasten inte kan medföra fara för personer, skada egendom, släpa i marken, falla på vägen, damma så att det stör eller orsaka andra jämförbara men eller åstadkomma onödigt buller.

I ett fordon eller i en fordonskombination får inte transporteras flera personer än den tillåtna personlasten för fordonet medger, om inte något annat bestäms särskilt.

Ett fordon eller en fordonskombination får inte till mått eller massa vara större eller transportera en större eller tyngre last än vad som föreskrivs i bestämmelserna om mått eller massa som allmänt tillåts på väg eller vad som är tillåtet enligt ett undantagstillstånd som beviljats med stöd av dem.

Bestämmelser om fordons och fordonskombinationers mått och massa som allmänt tillåts på väg, märkning av avvikelse från allmänt tillåtna mått, villkor för koppling av släpfordon, lastning av fordon, säkring av last, bogsering samt om undantag från dessa utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket får bevilja undantag från bestämmelserna om mått och massa för fordon som har registrerats eller tagits i bruk någon annanstans än i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Bestämmelser om giltighetstiden för undantag som har beviljats av Trafiksäkerhetsverket och vid behov om andra villkor, om iakttagande av ömsesidighet vid beviljande av undantag och om andra förutsättningar för beviljande av undantag utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Ett fordon som är lastat i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna får för

lossning av överlast eller för korrigerande av felaktig lastning köras till en plats som trafikövervakaren finner lämplig.

För transport av djur med motordrivna fordon och släpfordon gäller dessutom vad som särskilt föreskrivs.

87 b §

Genomförande av specialtransport

Med avvikelse från 87 § får en specialtransport genomföras under förutsättning att den fara och olägenhet som orsakas av transporten kan förebyggas i tillräcklig utsträckning. Vid specialtransporter ska vid behov användas varningsfordon och personer som reglerar trafiken.

Vid specialtransporter ska lasten lastas i ett sådant fordon eller en sådan fordonskombination som innebär att de mått och den massa som allmänt tillåts på väg inte överskrids i onödan. I första hand ska man undvika att den tillåtna bredden och i andra hand höjden överskrids.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om

1) fordon och fordonskombinationer som är tillåtna för specialtransport och om laster som tillåts vid specialtransport,

2) kopplingskraven på fordon som används i specialtransportkombinationer,

3) mått och massor som är tillåtna vid specialtransport samt om lastning av den last som transporteras som specialtransport,

4) märkning av last som transporteras som specialtransport,

5) transport av annan än en odelbar last som specialtransport,

6) hastighetsbegränsningar som ska iakttas vid specialtransport,

7) användningen av varningsfordon och personer som reglerar trafiken vid specialtransporter, transporten av en grupp av specialtransporter i rad, villkoren för förebyggande av fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter samt om andra säkerhetskrav.

Bestämmelser om de tekniska kraven på fordon som används vid specialtransporter samt om fordons utrustning och godkännande finns i fordonslagen och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

87 c §

Tillstånd för specialtransport

För specialtransport krävs tillstånd för specialtransport, om transporten överskrider den massa som allmänt tillåts på väg. Tillstånd för specialtransport krävs också, om trafiksäkerheten måste garanteras särskilt på grund av transportens art eller av något annat särskilt skäl eller om en transportrutt som möjliggör transporten måste fastställas.

Beviljande av tillstånd för specialtransport förutsätter

1) att transporten inte med något fordon eller någon fordonskombination i rimlig mån kan genomföras utan att överskrida de mått eller massor som allmänt tillåts på väg,

2) att fordonets eller fordonskombinationens i trafik tillåtna massa eller den av tillverkaren tillåtna massan inte överskrids,

3) att den bärighet som väghållaren har fastställt för vägar och väganordningar inte överskrids, och

4) att transporten kan genomföras utan att väganordningar begränsar färden eller att väganordningar vid behov kan avlägsnas temporärt för transporten.

Tillstånd för specialtransport beviljas av närings-, trafik- och miljöcentralen. Tillståndet för specialtransport får förenas med för transportens rutt och tidpunkt och andra för säkerställandet av transportens säkerhet och smidighet och skyddandet av trafikmiljön behövliga villkor.

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd för specialtransport för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren inte iakttar bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransport eller de villkor som tillståndet för specialtransport förenats med eller om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det är oskäligt att återkalla tillståndet, får tillståndshavaren i stället för detta ge tillståndshavaren en anmärkning eller en skriftlig varning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport samt om när en transport kräver tillstånd för specialtransport.

88 §

Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats

— — — — —
Alla för barn avsedda skyddsanordningar som används i trafik ska vara typgodkända i enlighet med kraven i fordonslagen och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

88 e §

Brandsläckare och förstahjälpsutrustning i buss

I en buss ska det finnas en brandsläckare och tillräcklig förstahjälpsutrustning med beaktande av det tillåtna antalet passagerare.

96 §

Förhindrande av fordons användning

— — — — —
Om innehavaren av ett tillstånd för specialtransport inte iakttar bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransport eller de villkor som tillståndet för specialtransport förenats med, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman avbryta transporten på närmaste ändamålsenliga plats för avhjälpande av bristerna i transporten.

108 §

Närmare bestämmelser

— — — — —
Bestämmelser om lastning och säkerhetsarrangemang vid sådan transport av skolelever och barn i dagvård som får understöd av statens eller kommunens medel.
— — — — —

— — — — —
Denna lag träder i kraft den 20 .

De tillstånd som gäller när denna lag träder i kraft fortsätter att gälla utan ändringar.

De bestämmelser som utfärdats eller i övrigt är i kraft med stöd av vägtrafiklagen och

som gäller vid ikraftträdandet av denna lag dem.
förblir i kraft tills något annat föreskrivs om

3.**Lag****om ändring av 3 § i bilskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i bilskattelagen (1482/1994) 3 § 1 mom., sådant det lyder i lag 266/2003, som följer:

3 §

Ett fordon som tidigare har beskattats ska beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används när 50 procent eller mera av komponenterna i fordonet har bytts ut. Om karosseriet byts ut på ett fordon med självbärande karosseri, ska fordonet alltid beskattas på nytt. Genom förordning av statsrådet föreskrivs hur den ovan avsedda procentuella an-

delen ska beräknas, med beaktande av komponenternas betydelse för fordonet som helhet och komponenternas andelar i snitt av fordonspriset samt allmänna fordonstekniska synpunkter.

—————

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 11 september 2014

Statsminister

ALEXANDER STUBB

Trafik- och kommunminister *Paula Risikko*

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fordonslagen (1090/2002) 36 a §, 48 § 3 mom., 96 § 1 mom. 16 punkten och 99 § 2 mom.,
 sådana de lyder, 36 a § i lagarna 362/2006 och 226/2009, 48 § 3 mom. i lag 276/2010, 96 § 1 mom. 16 punkten i lag 226/2009 samt 99 § 2 mom. i lag 1328/2004,
ändras 1 § 5 mom., 4 § 1 mom., 6, 7, 14, 15, 17, 19–21, 24, 25, 27–29, 31, 32, 34, 36, 40 och 41 a §, 47 § 1 mom., 50 a, 60, 60 a, 62, 69, 79 och 80 § samt 96 § 1 mom. 5 och 23 punkten,
 av dem 1 § 5 mom., 6, 15, 17, 28, 29, 31, 32 och 36 §, 47 § 1 mom., 50 a, 60, 60 a och 69 § samt 96 § 1 mom. 5 och 23 punkten sådana de lyder i lag 226/2009, 7 och 62 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 226/2009, 14 § sådan den lyder i lag 1328/2004, 20 § sådan den lyder i lag 233/2007, 24 och 34 § sådana de lyder i lag 276/2010, 25 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1328/2004, 27 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 276/2010, 40, 79 och 80 § sådana de lyder i lagarna 226/2009 och 276/2010 samt 41 a § sådan den lyder i lagarna 326/2006 och 226/2009, samt
fogas till lagen nya 7 a, 13 a, 24 a, 27 a, 29 b och 39 b §, till 44 b §, sådan den lyder i lag 226/2009, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., och till lagen en ny 61 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

1 §

Tillämpningsområde

Tillämpningsområde

 Denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska tillämpas på militärfordon. Om det med tanke på ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion är nödvändigt, kan det genom förordning av försvarsministeriet föreskrivas att alla bestämmelser i denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den inte ska tillämpas på ett sådant militärfordon.

 Denna lag och de bestämmelser *och föreskrifter* som utfärdats med stöd av den ska tillämpas på militärfordon. Om det behövs med *hänsyn till* ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion, kan det *dock* genom förordning av försvarsministeriet föreskrivas *om undantag från denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt genom föreskrifter av huvudstaben meddelas* bestämmelser som avviker från *de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar*.

4 §

Allmänna säkerhetskrav för fordon

Ett fordon skall vara lämpat för trafik och ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att det är säkert och stämmer överens med bestämmelserna. Fordonets konstruktion, utrustning och form får inte orsaka fara.

4 §

Allmänna säkerhetskrav för fordon

Ett fordon *ska* vara lämpat för trafik och ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att det är säkert och stämmer överens med bestämmelserna *och föreskrifterna*. Fordonets konstruktion, utrustning, yttre form och *material* får inte orsaka fara.

6 §

Godkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter för trafik

Användning i trafik av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet och en utrustning är förbjuden, om fordonstypen eller det enskilda fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten eller utrustningen inte har godkänts för trafik på behörigt sätt.

Sådana fordon som inte stämmer överens med denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser och som inte försetts med godkännandemärkning enligt dessa bestämmelser eller med CE-märkning, om sådan förutsätts i bestämmelserna, får inte importeras till landet i försäljningssyfte eller tillverkas för försäljning i Finland, saluföras eller säljas eller annars överlåtas som ny för vägtrafik. Detsamma gäller en snöskoter för terrängtrafik.

Sådana system, komponenter och separata tekniska enheter och sådan utrustning som inte stämmer överens med denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser och som inte försetts med godkännandemärkning enligt dessa bestämmelser eller med CE-märkning, om sådan förutsätts i bestämmelserna, får inte importeras till landet i försäljningssyfte eller tillverkas för försäljning i Finland, saluföras eller säljas eller annars överlåtas för att användas i vägtrafik eller ter-

6 §

Godkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter för trafik

Användning i trafik av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet och en utrustning är förbjuden, om fordonstypen eller det enskilda fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten eller utrustningen inte har godkänts för trafik på behörigt sätt. *Den som ansöker om godkännande ska lägga fram de handlingar och övriga utredningar som krävs för godkännandet enligt bestämmelser och föreskrifter.*

Sådana fordon som inte *uppfyller vad som föreskrivs* i denna lag eller 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, saluföras eller säljas eller annars överlåtas som ny för vägtrafik. Detsamma gäller snöskotrar avsedda för terrängtrafik.

Sådana system, komponenter och separata tekniska enheter och sådan utrustning som inte *uppfyller vad som föreskrivs* i denna lag eller 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, saluföras eller säljas

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

rängtrafik.

Bestämmelser om godkännande av fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter finns i 5, 5 a, 5 c och 7 kap. Bestämmelser om tillsyn över import och tillverkning av samt handel med fordon, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning finns i 10 kap.

eller annars överlåtas för att användas i vägtrafik eller terrängtrafik.

Bestämmelser om godkännande av fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter finns i 5, 5 a, 5 c och 7 kap. Bestämmelser om tillsyn över import och tillverkning av samt handel med fordon, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning finns i 10 kap.

7 §

7 §

Ändring av fordons konstruktion, konstruerande av fordon och istandsättning av skadade fordon

*Ändring, **konstruerande och reparation** av fordon*

Konstruktionen hos ett fordon som används i trafik får inte efter ibruktagandet ändras så att fordonet inte längre uppfyller kraven, om inte något annat bestäms om obetydliga ändringar genom förordning av kommunikationsministeriet. Om 50 procent eller mer av fordonets ursprungliga komponenter byts ut, ska fordonet ges ett nytt tillverkningsnummer. Ett fordon i kategori M, N och O av detta slag som tas i bruk första gången ska godkännas enskilt och ett fordon i en annan kategori ska visas upp för godkännande vid en registreringsbesiktning. Fordonet ska antecknas i register som ett konstruerat fordon eller som ett konstruerat och ändrat fordon. Bestämmelser om bilskatt för konstruerade fordon finns i bilskattelagen (1482/1994).

Närmare bestämmelser om komponenters och komponenthelheters andel av fordon, villkoren för ändring av fordons konstruktion, istandsättning av skadade fordon och konstruerande av fordon utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Ett fordon som används i trafik får inte efter ibruktagandet *repareras*, ändras, *tillåtas bli ändrat eller förses med en tilläggsanordning* så att fordonet inte längre uppfyller *de krav som gäller i Finland då fordonet första gången tas i bruk eller därefter. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som uppkommer av fordonets ålder och naturliga slitage får inte heller öka mer än i ringa omfattning.*

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de tekniska kraven för reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordons konstruktion samt om sådana smärre undantag och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighetsskäl vid påvisande av överensstämmelse. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som uppkommer av undantagen och de alternativa kraven får inte heller öka mer än i ringa omfattning. Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter även om säkerhetskraven för strålkastare och lyktor samt andra tilläggsanordningar som installeras i fordon som används för särskilda ändamål.

7 a §

Stamfordon, reparerade fordon och hopbyggda fordon

Stamfordon är ett fordonsexemplar, från vilket mer än 50 procent av de ursprungliga komponenterna i ett reparerat eller hopmonterat fordon härstammar. **Reparerat fordon** är ett fordon som skadats på grund av trafikolycka eller korrosion eller av någon annan orsak och som därefter istandsatts, som har ett stamfordon och vars ursprungliga komponenter har bytts ut till minst 25 procent; med reparerat fordon avses också ett hopmonterat fordon. Ett reparerat fordon antecknas i registret med stamfordonets identifieringsuppgifter.

(se på 7 § 1 mom.)

Om 50 procent eller mer av ett fordons ursprungliga komponenter byts ut, ska fordonet ges ett nytt tillverkningsnummer (**hopbyggt fordon**). Fordon i kategorierna M, N och O som tas i bruk första gången ska godkännas enskilt och fordon i andra kategorier ska visas upp för godkännande vid en registreringsbesiktning.

(se på 7 § 2 mom.)

Närmare bestämmelser om komponenters och komponenthelheters andel av fordon och om de utredningar som krävs för fastställande av dessa andelar och givande av nytt tillverkningsnummer samt om när ett hopbyggt eller reparerat fordon anses vara hopbyggt och ändrat eller reparerat och ändrat utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 a §

Närmare föreskrifter om klassificering av fordon i kategori L

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om klasserna för fordon i kategori L som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens fordonslagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

Traktor

Fordon i kategori T och C samt trafiktraktor (*traktor*) är ett motordrivet fordon med hjul eller band,

- 1) som har minst två axlar,
- 2) vars största konstruktiva hastighet är minst 6 km/h,
- 3) vars främsta funktion är som dragfordon, och
- 4) som konstruerats särskilt för att dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning avsedd att användas inom jord- eller skogsbruk, eller för att dra släpvagnar avsedda att användas inom jord- och skogsbruk.

En traktor kan utrustas för transport av last i jordbruks- eller skogsbrukssammanhang och med passagerarsäten. Som traktor räknas dock inte maskiner som har konstruerats särskilt för användning inom skogsbruket, såsom lunnare och skotare, enligt definitionen i standarden ISO 6814:2000, och inte skogsmaskiner som är baserade på schaktsmaskinschassier, enligt definitionen i standarden ISO 6165:2001.

Traktorer indelas i följande kategorier med hänsyn till sina egenskaper:

- 1) kategori T₁: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är 40 km/h, vars minsta spårvidd på den av axlarna som är närmast föraren inte understiger 1,15 meter, vars vikt i olastat och körklart tillstånd överstiger 0,6 ton och vars markfria gång inte överstiger 1 meter,
- 2) kategori T₂: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är 40 km/h, vars minsta spårvidd understiger 1,15 meter, vars vikt i olastat och körklart tillstånd överstiger 0,6 ton och vars markfria gång inte överstiger 0,60 meter; när värdet på traktorns tyngdpunkt i höjddled mätt från marken, delat med medelvärdet för axlarnas minsta spårvidd, är större än 0,90, begränsas emellertid den största konstruktiva hastigheten till 30 km/h,
- 3) kategori T₃: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är 40 km/h och vars vikt i olastat och körklart tillstånd är högst 0,6 ton,

Traktor

Fordon i kategorierna T och C samt trafiktraktor (*traktor*) är ett motordrivet fordon med hjul eller band,

- 1) som har minst två axlar,
- 2) vars största konstruktiva hastighet är minst 6 km/h,
- 3) vars främsta funktion är som dragfordon, och
- 4) som konstruerats särskilt för att dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning avsedd att användas inom jord- eller skogsbruk, eller för att dra släpvagnar avsedda att användas inom jord- och skogsbruk.

En traktor *får vara utrustad* för transport av last i jordbruks- eller skogsbrukssammanhang *och ha* passagerarsäten. Som traktor räknas dock inte maskiner som har konstruerats särskilt för användning inom skogsbruket, såsom lunnare och skotare, och som följer definitionen i standarden ISO 6814:2009, och inte skogsmaskiner som har *byggts* på schaktsmaskinschassier och *som följer* definitionen i standarden ISO 6165:2012.

Traktorer indelas *enligt* sina egenskaper i följande kategorier:

- 1) kategori T₁: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är *högst 40 kilometer per timme*, vars minsta spårvidd på den av axlarna som är närmast föraren inte understiger 1,15 meter, vars vikt i olastat och körklart tillstånd överstiger 0,6 ton och vars markfria gång inte överstiger 1 meter,
- 2) kategori T₂: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är *högst 40 kilometer per timme*, vars minsta spårvidd understiger 1,15 meter, vars vikt i olastat och körklart tillstånd överstiger 0,6 ton och vars markfria gång inte överstiger 0,60 meter; när värdet på traktorns tyngdpunkt i höjddled mätt från marken, delat med medelvärdet för axlarnas minsta spårvidd, är större än 0,90, får emellertid den största konstruktiva hastigheten vara *högst 30 kilometer per timme*,
- 3) kategori T₃: hjultraktorer vars största konstruktiva hastighet är *högst 40 kilometer per timme* och vars vikt i olastat och körklart tillstånd är högst 0,6 ton,
- 4) kategori T₄: *hjultraktorer för särskilda*

4) trafiktraktor: lastbärande traktorer med hydraulisk ledramstyrning som är avsedd för godstransport; en trafiktraktor är också en annan för godstransport använd traktor som är utrustad med en släpvagn vars kopplingsmassa är större än 10 ton; som trafiktraktor anses dock inte en traktor som används för sådan transport som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen (1280/2003); största konstruktiva hastighet för en trafiktraktor är högst 50 km/h,

5) kategori C: traktorer som drivs och styrs med hjälp av band.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov bestämmelser om klasserna för traktorer.

ändamål vars största konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer per timme,

5) trafiktraktor: lastbärande traktorer med hydraulisk ledramstyrning som är avsedda för godstransport; som trafiktraktorer betraktas också andra för godstransport avsedda traktorer som är utrustade med släpvagn med en kopplingsmassa som är större än 10 ton; som trafiktraktorer *betraktas* dock inte traktorer som används för transporter som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen (1280/2003); största konstruktiva hastighet för en trafiktraktor är högst 50 kilometer per timme,

6) kategori C: traktorer som drivs och styrs med hjälp av band.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om underkategorier för traktorer som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens fordonslagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

15 §

Motorredskap

Motorredskap är

1) ett självgående fordon som är konstruerat och tillverkat för att utföra arbete och som med hänsyn till sin konstruktion inte lämpar sig för person- eller godstransport; maskiner som är monterade på en bil ska inte betraktas som motorredskap,

2) en dragtruck som tillverkats för förflyttning av släpvagnar och transportlavetter i hamn eller på något annat terminalområde och vars största konstruktiva hastighet är högst 50 km/h, om inte fordonet ska anses vara en lastbil eller trafiktraktor.

15 §

Motorredskap

Motorredskap är

1) självgående fordon som är konstruerade och tillverkade för att utföra arbete och som med hänsyn till sin konstruktion inte lämpar sig för person- eller godstransport; maskiner som är monterade på en bil 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 per timme, om inte fordonet ska betraktas som lastbil eller traktor,

3) *andra fordon som används för transporter på en byggarbetsplats än traktorer, såsom för transport av jordmassor (dumper), om inte fordonet ska anses vara en lastbil.*

17 §

Släpvagn och släpanordning

Fordon i kategori O₁–O₄ (bilsläpvagn) är ett släpfordon.

Bilsläpvagnar indelas i följande kategorier med hänsyn till totalmassan:

17 §

Släpvagn och släpanordning

Fordon i kategorierna O₁–O₄ (bilsläpvagn) är släpfordon.

Bilsläpvagnar indelas *enligt sin totalmassa* i följande kategorier:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

- 1) fordon i kategori O₁ (lätt släpvagn) med en totalmassa som är högst 0,75 ton,
- 2) fordon i kategori O₂ med en totalmassa som är större än 0,75 ton men högst 3,5 ton,
- 3) fordon i kategori O₃ med en totalmassa som är större än 3,5 ton men högst 10 ton,
- 4) fordon i kategori O₄ med en totalmassa som är större än 10 ton.

Fordon i kategori R är en traktorsläpvagn avsedd för godstransport.

Släpanordning är en bilsläpvagn eller ett släpfordon för koppling till ett annat motordrivet fordon än en bil, som inte är avsedd för person- eller godstransport eller turism.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om indelningen av släpvagnar i klasser med hänsyn till konstruktionen och om andra släpvagnar än bilsläpvagnar.

- 1) fordon i kategori O₁ (lätt släpvagn) med en totalmassa som är högst 0,75 ton,
- 2) fordon i kategori O₂ med en totalmassa som är större än 0,75 ton men högst 3,5 ton,
- 3) fordon i kategori O₃ med en totalmassa som är större än 3,5 ton men högst 10 ton,
- 4) fordon i kategori O₄ med en totalmassa som är större än 10 ton.

Släpanordning är en bilsläpvagn eller ett släpfordon *som är avsedd att kopplas* till ett annat motordrivet fordon än en bil och som inte är avsedd för person- eller godstransport eller turism.

Kommunikationsministeriet får utfärda sådana bestämmelser om indelningen av bilsläpvagnar i underkategorier som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens fordonslagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana närmare föreskrifter om klassificeringen av andra släpvagnar än bilsläpvagnar och om underkategorierna för släpanordningar som kopplas till andra motordrivna fordon än bilar som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens lagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

19 §

19 §

*Fordon utan motor**Övriga fordon utan motor*

Med *cykel* avses ett för transport av en eller flera personer eller gods tillverkat fordon som har minst två hjul, pedaler eller vevanordningar och som saknar motor. Till cyklar hänförs också fordon som har en elmotor med en effekt på högst 250 W, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 km/h.

Med *cykel* avses 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. Till cyklar hänförs också fordon som har en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer per timme. Till cyklar hänförs också sparkcyklar eller andra motsvarande fordon som saknar motor och sadel, om det på grund av deras storlek eller användningsändamål är påkallat att förutsätta att de uppfyller de viktigaste säkerhetskraven för cyklar, såsom kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor.

Till fordon utan motor hänförs också såda-

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov bestämmelser om klassificeringen av övriga fordon utan motor.

na 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 påkallat att förutsätta att de uppfyller de viktigaste säkerhetskraven för fordon, såsom kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om klassificeringen av andra fordon utan motor än släpvagnar och släp-anordningar som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens lagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten eller miljön.

3 kap.

Närmare klassificering av fordon för särskilda ändamål

20 §

Räddningsbil, polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon

Räddningsbil är ett för brand- och räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. En räddningsbil är också ett annat fordon i kategori M eller N, som innehas av en kommun eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av en läroanstalt inom statens räddningsförvaltning eller av Luftfartsverket och som används uteslutande för uppgifter inom brand- och räddningsväsendet. En räddningsbil är också en manskapsbil som ägs av en brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren.

Polisfordon är ett för polisen särskilt tillverkat eller utrustat fordon.

Gränsbevakningsväsendets fordon är ett för gränsbevakningsväsendet särskilt tillverkat eller utrustat fordon.

Genom förordning av inrikesministeriet utfärdas bestämmelser om den konstruktion och utrustning samt de färger som räddningsväsendet förutsätter i fråga om räddningsbilar

3 kap.

Närmare klassificering av fordon för särskilda ändamål

20 §

*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.

Polisfordon är för polisen särskilt tillverkade eller utrustade fordon.

Gränsbevakningsväsendets fordon är för gränsbevakningsväsendet särskilt tillverkade eller utrustade fordon.

Tullens fordon är för Tullen särskilt tillverkade eller utrustade fordon.

Bestämmelser om den konstruktion och utrustning samt de färger som räddningsväsendet förutsätter i fråga om räddningsbilar samt om utrustning, färgsättning och emblem på

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

samt om utrustning, färgsättning och emblem på polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon. Färgsättning och emblem på polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon enligt en sådan förordning får inte användas på andra fordon. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om igenkänningslykter, varningslykter och ljudsignalanordningar på räddningsbilar, polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon.

polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon utfärdas genom förordning av inrikesministeriet. I den förordningen föreskriven färgsättning och föreskrivna emblem på polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon får inte användas på andra fordon. *Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som de speciella ändamål som räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon och gränsbevakningsväsendets fordon används för förutsätter.*

21 §

Ambulans

Ambulans är ett fordon i kategori M som har tillverkats för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för detta ändamål.

I bilskattelagen bestäms vid behov om konstruktionen hos och utrustning i ambulanser som är befriade från skatt eller för vilka betalas nedsatt skatt. Genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet utfärdas vid behov bestämmelser om ambulansers noggrannare klassificering, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om ambulansers kontrollampor, varningslykter och ljudsignalanordningar.

21 §

Ambulans

Ambulans är ett fordon i kategori M som har tillverkats för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för det ändamålet.

Bestämmelser om närmare klassificering av ambulanser, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. *Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser används för förutsätter.*

24 §

Museifordon

Ett besiktningssälle godkänner på basis av ett utlåtande som utfärdats högst sex månader tidigare av en landsomfattande registrerad museifordonsförening som *museifordon* ett fordon för vilket det har förflutit minst 30 år sedan utgången av tillverkningsåret och som har hållits i ett skick som motsvarar original-

24 §

Museifordon

Ett besiktningssälle godkänner på basis av ett utlåtande som utfärdats högst sex månader tidigare av en landsomfattande registrerad museifordonsförening som *museifordon* ett fordon för vilket det har förflutit minst 30 år sedan utgången av tillverkningsåret och som har hållits i ett skick som motsvarar original-

skicket eller restaurerats på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda föreskrifter om restaurering av museifordon och om utbyte av komponenter till sådana som är trafiksäkrare samt om innehållet i utlåntag som avses i 1 mom.

skicket *eller restaurerats eller konserverats* på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket *meddelar vid behov* föreskrifter om restaurering *och konservering* av museifordon *samt om ändamålsenliga ersättande* komponenter *som får installeras i ett museifordon* och om utbyte av komponenter till sådana som är trafiksäkrare *samt om innehållet i det utlåntag som avses i 1 mom.*

24 a §

Specialtransportfordon

Specialtransportfordon är ett i 2 § 16 punkten i vägtrafiklagen avsett fordon som har godkänts för specialtransporter och som utan last överskrider de dimensioner som allmänt tillåts på väg eller som med eller utan last har godkänts för transport som överskrider den massa som allmänt tillåts på väg.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de ytterligare tekniska krav som förutsätts för specialtransportfordonets användningsändamål och som tillämpas vid godkännande av specialtransportfordon för transportändamål och om undantag från de tekniska kraven på fordonen. Dessutom meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av påvisandet av överensstämmelse med dessa krav.

4 kap.

Fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning och miljöegenskaper

25 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

För att tryggt kunna användas i trafik skall

- 1) fordon ha en pålitlig och funktionssäker styrinrättning,
- 2) motordrivna fordon, cyklar samt släpvagnar till bil eller trafiktraktor ha en färdbröms,
- 3) fordon ha däck och fälgar eller band eller medar som motsvarar den belastning de ut-

4 kap.

Fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning och miljöegenskaper

25 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

För att tryggt kunna användas i trafik *ska*

- 1) fordon ha en pålitlig och funktionssäker styrinrättning,
- 2) motordrivna fordon, cyklar samt släpvagnar till bil eller trafiktraktor ha en färdbröms,
- 3) fordon ha däck och fälgar eller band eller medar som motsvarar den belastning de

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

sätts för,

4) motordrivna fordon ha ett brandsäkert bränslesystem,

5) fordon ha behövliga strålkastare och lyktor, reflektorer och reflekterande identifieringsskyltar,

6) fordon ha en varningstriangel, om fordonets totala massa är större än 500 kg,

7) fordon i kategori M och N₁ i förarhytt och passagerarutrymme ha sådana konstruktioner och anordningar som skyddar förare och passagerare vid sammanstötning,

8) fordon erbjuda föraren tillräcklig sikt framåt, åt sidan och bakåt; sikten bakåt får vid behov ordnas med hjälp av backspeglar eller något annat motsvarande system,

9) fordon vilkas förarhytt är slutna vara försedda med vindruta och behövliga anordningar för att säkerställa sikten genom vindrutan i alla väderförhållanden,

10) fordon ha behövliga anordningar och konstruktioner för att skydda lätta fordon vid sammanstötningar,

11) motordrivna fordon och cyklar ha en ljudsignalanordning,

12) motordrivna fordon ha en hastighetsmätare samt fordon i kategori M₂, M₃, N₂ och N₃ en hastighetsbegränsare,

13) fyr- eller flerhjuliga motordrivna fordon ha en backningsanordning.

Fordon i kategori M₁ som används i tillståndspliktig persontrafik skall ha en taxameter.

utsätts för,

4) motordrivna fordon ha ett brandsäkert bränslesystem,

5) fordon ha behövliga strålkastare och lyktor, reflektorer och reflekterande identifieringsskyltar,

6) fordon ha en varningstriangel, om fordonets totala massa är större än 500 kg; *fordon i kategori O₁ och andra släpfordon med en totalmassa som är högst 750 kg och vars dragfordon har en varningstriangel behöver dock inte ha varningstriangel,*

7) fordon i kategorierna M och N₁ i förarhytt och passagerarutrymme ha sådana konstruktioner och anordningar som skyddar förare och passagerare vid sammanstötning,

8) fordon erbjuda föraren tillräcklig sikt framåt, åt sidan och bakåt; sikten bakåt får vid behov ordnas med hjälp av backspeglar eller något annat motsvarande system,

9) fordon vilkas förarhytt är slutna vara försedda med vindruta och behövliga anordningar för att säkerställa sikten genom vindrutan i alla väderförhållanden,

10) fordon ha behövliga anordningar och konstruktioner för att skydda lätta fordon vid sammanstötningar,

11) motordrivna fordon och cyklar ha en ljudsignalanordning,

12) motordrivna fordon ha en hastighetsmätare samt fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ en hastighetsbegränsare,

13) fyr- eller flerhjuliga motordrivna fordon ha en backningsanordning,

14) fordon ha konstruktioner som säkerställer en tillräcklig styrförmåga, tillräckliga kurvkörnings- och bromsningsegenskaper samt vändbarhet,

15) fordon med hjul ha tillräcklig fri markhöjd,

16) 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,

17) släpvagnar samt fordon som används för att dra en släpvagn eller ett släpfordon ha en funktionssäker och hållbar kopplingsanordning.

Fordon i kategori M₁ som används i tillståndspliktig persontrafik ska ha taxameter.

ter. Andra fordon får inte ha en taxameter.

Fordon i kategori M₁, N₁ och L_{3e}–L_{7e} skall vara försedda med en anordning som förhindrar olovlig användning av fordonet.

Om färdskrivare bestäms i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter. Utöver vad som bestäms i förordningen skall trafiktraktorer ha en färdskrivare när de används i tillståndspliktig godstrafik.

Andra fordon får inte ha taxameter.

Fordon i kategorierna M₁, N₁ och L_{3e}–L_{7e} ska vara försedda med en anordning som förhindrar olovlig användning av fordonet.

EG-typgodkända fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1 och 3 mom.

Begagnade fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1 och 3 mom., om fordonen uppfyller de tekniska krav som gäller i Finland då fordonet första gången tas i bruk eller därefter. Fordon avsedda för vägtrafik ska dock alltid ha en varningstriangel i enlighet med de krav som föreskrivs i 1 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. Utöver vad som föreskrivs i den förordningen ska trafiktraktorer ha en färdskrivare när de används i tillståndspliktig godstrafik.

27 §

Närmare bestämmelser om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Närmare bestämmelser om konstruktion, manöverorgan och utrustning hos samt tillverkningsnummer och tillverkarskylt för fordon som används i trafik utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Genom förordning av kommunikationsministeriet kan föreskrivas sådana undantag från kraven på konstruktion, manöverorgan och utrustning som beror på fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskraven och möjligheterna att i tekniskt hänseende uppfylla kraven.

Genom förordning av kommunikationsministeriet bestäms om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att bevilja enskilda undantag från de bestämmelser som med stöd av denna lag utfärdats om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Undantagen får inte äventyra trafiksäkerheten eller snedvrida

27 §

Närmare bestämmelser om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Bestämmelser om undantag från de krav som föreskrivs i 25 § 1 mom. för andra fordon än bilar och bilsläpvagnar får utfärdas genom förordning av statsrådet. Undantagen ska vara behövliga med beaktande av fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskraven eller möjligheterna att uppfylla de krav som gäller fordonet.

Närmare bestämmelser om konstruktion, manöverorgan, utrustning, system, komponenter och separata tekniska enheter samt om tillverkningsnummer och tillverkarskylt för bilar och bilsläpvagnar som godkänns för transportändamål utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. *Bestämmelser om undantag från de krav som föreskrivs i 25 § 1 mom. för bilar och bilsläpvagnar får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Undantagen ska vara behöv-*

konkurrensen.

liga med beaktande av fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskraven eller möjligheterna att uppfylla de krav som gäller fordonet.

Fordon avsedda för funktionshindrade förare eller passagerare kan godkännas för transportändamål även om specialanordningen inte uppfyller vad som föreskrivs, förutsatt att trafiksäkerheten inte äventyras på ett nämnbart sätt.

Trafiksäkerhetsverket får bevilja enskilda fordon tillstånd att avvika från de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om säkerheten när det gäller fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning, system, komponenter, separata tekniska enheter och andra motsvarande objekt som ska godkännas. En förutsättning för beviljande av undantagstillstånd är att undantaget inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan eller miljön mer än i ringa omfattning och att det inte snedvrider konkurrensen. Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av undantagstillstånd utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

27 a §

Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Med avvikelse från 27 § 2 mom. meddelar Trafiksäkerhetsverket tekniska föreskrifter om

1) de alternativa krav på bromssystemen i bilar och bilsläpvagnar med tryckluftsbromsar som tillämpas vid nationellt typgodkännande, enskilt godkännande, registreringsbesiktning och ändringsbesiktning,

2) kraven på dubbar och dubbdäck tillåtna för användning i trafik.

Trafiksäkerhetsverket meddelar därtill vid behov närmare tekniska föreskrifter om

1) kraven på konstruktion och egenskaper när det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar,

2) kraven på tillverkningsnummer och tillverkarskylt när det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar,

3) kraven på system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning när det

gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar,

4) kraven på lastkorgar och lastutrymmen, om fästanordningar som används för lastsäkring samt om skyddskonstruktioner när det gäller fordon som används för godstransport,

5) surrnings- och fästanordningar som används för surring och säkring av last,

6) sådana andra komponenter, system och separata tekniska enheter som behövs för fordonets drift än de som avses i 1–3 punkten och i 27 § 2 mom. och för vilka godkännande krävs samt om annan utrustning än den som avses i 1 mom. 2 punkten,

7) dimensioneringen av transportutrymmet samt om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fästsättning när det gäller andra fordon i kategori M än ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning.

De föreskrifter som avses i denna paragraf ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska kunna uppnås och för att en tillräcklig nivå på trafiksäkerheten, hälsan och miljön ska kunna säkerställas.

Föreskrifterna enligt 2 mom. 1–3 punkten ska när det gäller trafiktraktorer grunda sig på de tekniska kraven på fordon i kategori T₁, dock med hänsyn till att trafiktraktorer har en högre konstruktiv hastighet och en högre tillåten total- och kombinationsmassa än fordon i kategori T₁.

28 §

Begränsning av skadliga utsläpp och energiförbrukningen samt av övriga konsekvenser för miljön

Den energiförbrukning och de växthusgasutsläpp samt de skadliga utsläpp, såsom gasformiga utsläpp, partikelutsläpp, buller och elektromagnetiska störningar, som orsakas av fordon avsedda för transportändamål får inte överskrida den allmänna tekniska nivån då fordonet tillverkades.

28 §

*Begränsning av **energi- och miljökonsekvenser***

Ett fordonens energiförbrukning och växthusgasutsläpp samt skadliga miljökonsekvenser, såsom gasformiga utsläpp, partikelutsläpp, buller och elektromagnetiska störningar, 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.

Separata bestämmelser gäller för begränsning av miljökonsekvenserna av motorredskap.

29 §

Närmare bestämmelser om begränsning av skadliga utsläpp och energiförbrukningen samt av övriga konsekvenser för miljön

Närmare bestämmelser om begränsning av energiförbrukningen och växthusgasutsläppen samt de övriga skadliga utsläppen, såsom gasformiga utsläpp, partikelutsläpp, buller och elektromagnetiska störningar, som orsakas av fordon som är avsedda för transportändamål och som används i trafik utfärdas vid behov genom förordning av kommunikationsministeriet.

29 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter om begränsning av energi- och miljökonsekvenser

Närmare bestämmelser om begränsning av bilar och bilsläpvagnars energi- och miljökonsekvenser utfärdas vid behov genom förordning av kommunikationsministeriet.

Bestämmelser om komponenter och egenskaper samt andra motsvarande objekt som ska godkännas, som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenserna av andra fordon än motorredskap, bilar och bilsläpvagnar och som krävs för att fordonen i fråga ska kunna godkännas för transportändamål utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om de gränsvärden för buller och utsläpp som tillämpas vid godkännande av sådana fordon utfärdas också genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de i 2 mom. avsedda tekniska krav på komponenter och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska kunna uppnås i fråga om komponenterna och egenskaperna och för att en tillräcklig nivå på trafiksäkerheten, hälsan och miljön ska kunna säkerställas.

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja enskilda fordon tillstånd att avvika från de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om begränsning av fordons energi- och miljökonsekvenser. En förutsättning för beviljande av undantagstillstånd är att undantaget inte ökar riskerna för säkerheten, hälsan och miljön mer än i ringa omfattning och att det inte snedvrider konkurrensen. Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av undantagstillstånd utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

29 b §

*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. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de märkningar, igenkännings- och varningslykter, reflektorer och andra varningsanordningar som krävs i fordon och fordonskombinationer som används vid specialtransporter.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om kategori, massa och 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 tryggande av säkerheten.

De föreskrifter som avses i denna paragraf ska grunda sig på praxis som iakttas allmänt i Europa.

31 §

Tillämpningsområdet för typgodkännanden

EG-typgodkännande beviljas system, komponenter eller separata tekniska enheter samt fordon i kategori M, N, O, L och T₁–T₃ eller motorredskap. Nationellt typgodkännande beviljas andra fordon och annan utrustning avsedda för vägtrafik samt motorredskap. Vid typgodkännande av små serier tillämpas kvantitativa begränsningar som baserar sig på de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. E-typgodkännande beviljas system, komponenter och separata tekniska enheter.

32 §

31 §

Tillämpningsområdet för typgodkännanden

EG-typgodkännande beviljas system, komponenter, separata tekniska enheter, fordon i kategorierna M, N, O, L och T₁–T₄ samt motorredskap. Nationellt typgodkännande beviljas andra fordon och annan utrustning avsedda för vägtrafik samt motorredskap. Vid typgodkännande av små serier tillämpas kvantitativa begränsningar som baserar sig på de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. E-typgodkännande beviljas system, komponenter och separata tekniska enheter.

32 §

Typgodkännandeskyldighet

Nya fordon i kategori M, N, O, L och T₁–T₃ som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången ska vara EG-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier.

System, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon som avses i 1 mom. och säljs separat ska vara EG- eller E-typgodkända. Genom förordning av kommunikationsministeriet kan dock utfärdas bestämmelser om undantag från detta i enlighet med de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom.

Med avvikelse från 1 mom. får följande nya fordon föras till registreringsbesiktning för konstaterande av överensstämmelse med kraven:

1) fordon i kategori L eller T₁–T₃ som tillverkats eller förts in i landet som enskilda exemplar för användning i vägtrafik och som inte är EG-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier,

2) fordon i kategori M, N eller O som är nationellt typgodkända i små serier i en annan EES-stat eller i landskapet Åland och vilkas nationella typgodkännande av små serier Finland har erkänt så som avses i 39 a § 2 mom.,

3) fordon i kategori M, N och O som godkänts enskilt i en annan EES-stat eller i landskapet Åland,

4) andra fordon än fordon i kategori M, N eller O som färdigställts under den sista etappen vid etappvist typgodkännande.

Typgodkännandeskyldighet

Nya fordon i kategorierna M, N, O, L och T₁–T₄ som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången ska vara EG-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier.

System, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon *i de fordonskategorier som avses i 1 mom., fordon i kategori C och trafiktraktorer och som säljs separat ska vara typgodkända.* I enlighet med de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. kan det dock genom förordning av statsrådet *föreskrivas om undantag från detta för system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för fordon i kategorierna L, C och T₁–T₄ och trafiktraktorer och genom förordning av kommunikationsministeriet föreskrivas om undantag från detta för system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för fordon i kategorierna M, N och O.*

Sådana för driften av fordon behövliga och för trafiksäkerheten och miljön väsentliga komponenter, system och separata tekniska enheter samt utrustning ska vara typgodkända. Närmare bestämmelser om typgodkännandeskyldigheten för dessa utfärdas genom förordning av statsrådet.

Med avvikelse från 1 mom. får överensstämmelse med kraven för följande nya fordon konstateras vid registreringsbesiktning:

1) fordon i kategori L eller T₁–T₄ som tillverkats eller förts in i landet som enskilda exemplar för användning i vägtrafik och som inte är EG-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier,

2) fordon i kategori M, N eller O som är nationellt typgodkända i små serier *i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland och vilkas nationella typgodkännande av små serier har erkänts av Finland på det sätt som avses i 39 a § 2 mom.,*

3) fordon i kategori M, N eller O som godkänts enskilt i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland,

4) andra fordon än fordon i kategori M, N eller O som färdigställts under den sista etappen vid etappvist typgodkännande.

I 50 b § bestäms om rätt att bevilja enskilt godkännande av fordon i kategori M, N och O.

Bestämmelser om rätten att bevilja enskilt godkännande av fordon i kategorierna M, N och O finns i 50 b §.

34 §

Typgodkännandemyndighet

I Finland är Trafiksäkerhetsverket typgodkännandemyndighet i fråga om fordon i kategori M, N, L, O, T₁-T₃, C och R, trafiktraktorer, motorredskap och terrängfordon liksom system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning i dessa.

34 §

Typgodkännandemyndighet

I Finland är Trafiksäkerhetsverket typgodkännandemyndighet i fråga om fordon i kategorierna M, N, L, O, T₁-T₄ och C, trafiktraktorer, motorredskap och terrängfordon liksom system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning i dessa.

36 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid typgodkännande

Den överensstämmelse med kraven som avses i 35 § påvisas genom att den som ansöker om godkännande lämnar in ett intyg över typgodkännande som utfärdats av en godkännandemyndighet i en annan EES-stat eller i landskapet Åland eller i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga eller genom kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst.

Med avvikelse från 1 mom. kan överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande samt överensstämmelse med andra krav än sådana där det krävs fullständig överensstämmelse enligt den rättsakt som nämns i 30 § 1 mom. 1 punkten och som tillämpas vid EG-typgodkännande av små serier påvisas också på basis av en utredning av en godkänd sakkunnig enligt 48 § eller till smärre delar genom kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av typgodkännandemyndigheten. Vid nationellt typgodkännande kan typgodkännandemyndigheten som bevis på överensstämmelse godkänna även en utredning om överensstämmelse som gjorts av en teknisk tjänst som anmälts av en annan EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet i fråga.

36 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid typgodkännande

Överensstämmelse med kraven enligt 35 § påvisas genom att den som ansöker om godkännande lämnar in ett intyg över typgodkännande som utfärdats av en godkännandemyndighet i *någon* annan EES-stat eller i landskapet Åland eller i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga eller genom kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst.

Med avvikelse från 1 mom. kan överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande *av bilar och bilsläpvagnar* samt överensstämmelse med andra krav än sådana där det krävs fullständig överensstämmelse enligt den rättsakt som nämns i 30 § 1 mom. 1 punkten och som tillämpas vid EG-typgodkännande av små serier påvisas också med hjälp av en utredning som gjorts av en i 48 § avsedd godkänd sakkunnig eller till smärre delar genom kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av typgodkännandemyndigheten. Vid nationellt typgodkännande kan typgodkännandemyndigheten som bevis på överensstämmelse godkänna även en utredning om överensstämmelse som gjorts av en teknisk tjänst som anmälts av en annan EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet i fråga.

När det gäller andra fordon än bilar och bilsläpvagnar utfärdas det genom förordning

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om förfaranden för påvisande av överensstämmelse med de övriga krav enligt 2 mom. som inte förutsätter fullständig överensstämmelse och som tillämpas vid EG-typgodkännande av små serier och överensstämmelse i fråga om nationellt typgodkännande samt om när överensstämmelse med kraven kan påvisas på basis av en i 2 mom. avsedd utredning av en godkänd sakkunnig.

av statsrådet bestämmelser om

1) de tekniska sätten att vid nationellt typgodkännande av små serier påvisa överensstämmelse med andra krav än sådana där det krävs fullständig överensstämmelse enligt de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. 2 och 3 punkten,

2) de tekniska sätten att påvisa överensstämmelse med kraven vid nationellt typgodkännande,

3) när överensstämmelse med kraven kan påvisas även med hjälp av en utredning som gjorts av en i 48 § avsedd godkänd sakkunnig.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas de närmare bestämmelser om de tekniska sätten att vid EG-typgodkännande av små serier påvisa bilars och bilsläpvagnars överensstämmelse med de övriga krav enligt 2 mom. som inte förutsätter fullständig överensstämmelse och de tekniska sätten att vid nationellt typgodkännande påvisa bilars och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven samt om när bilars och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven kan påvisas med hjälp av en utredning som gjorts av en i 48 § avsedd godkänd sakkunnig.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de frågor som avses i 3 mom. 1 och 2 punkten. Dessutom meddelar Trafiksäkerhetsverket med avvikelse från vad som föreskrivs i 4 mom. föreskrifter om de tekniska sätten att påvisa dubbars överensstämmelse med kraven.

36 a §

(upphävs)

Förutsättningar för CE-märkning

En cykel, ett fordons komponent, ett system eller en separat teknisk enhet anses överensstämma med de krav som ställs, om tillverkaren har avgett en försäkran om överensstämmelse och på produkten gjort en CE-märkning eller om överensstämmelse på annat sätt har påvisats så som föreskrivs särskilt.

De tester och kontroller av produkten som förutsätts för CE-märkningen och krävs i bestämmelserna för kvalitetssäkring av produktionen skall göras i tid och enligt kraven.

39 b §

Undantag som tillämpas vid typgodkännande

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja smärre enskilda undantag från de bestämmelser och föreskrifter om typgodkännande som utfärdats med stöd av denna lag. En förutsättning för beviljande av undantag är att undantaget inte äventyrar trafiksäkerheten eller snedvrider konkurrensen.

40 §

Närmare bestämmelser om typgodkännande

Närmare bestämmelser om EG-typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon utfärdas genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet bestäms vid behov

- 1) vilka fordon som hänförs till samma typ,
- 2) om anmälan av tekniska uppgifter som gäller typgodkännanden och uppgifter om godkännanden till registret över typgodkännanden och om registrering av uppgifterna i registret,
- 3) om befogenheter för Trafiksäkerhetsverket att bevilja smärre enskilda undantag vid typgodkännande, om undantaget inte äventyrar trafiksäkerheten eller snedvrider konkurrensen,
- 4) det högsta antal genom typgodkännande av små serier godkända fordon som får införas i registret per år,
- 5) på vilka villkor ett i en annan EES-stat för fordon i kategori M, N, O, L och T₁–T₃ beviljat nationellt typgodkännande av små serier gäller i Finland,
- 6) det högsta antal fordon vilka genom i Finland erkänt typgodkännande av små serier som beviljats av en annan EES-stat får införas i registret, säljas eller tas i bruk per år.

Genom förordning av kommunikationsmini-

40 §

Närmare bestämmelser om typgodkännande

Genom förordning av statsrådet bestäms vid behov

- 1) vilka fordon som hänförs till *en och* samma typ,
- 2) om anmälan av tekniska uppgifter som gäller typgodkännanden och uppgifter om godkännanden till registret över typgodkännanden och om registrering av uppgifterna i registret,
- 3) *närmare om förutsättningarna för beviljande av undantag enligt 39 b §,*
- 4) det högsta antal genom typgodkännande av små serier godkända fordon som får införas i registret per år,
- 5) på vilka villkor ett i någon annan EES-stat för fordon i kategori M, N, O, L eller T₁–T₄ beviljat nationellt typgodkännande av små serier gäller i Finland,
- 6) det högsta antal fordon vilka genom i Finland erkänt typgodkännande av små serier som beviljats av *någon* annan EES-stat får införas i registret, säljas eller tas i bruk per år.

steriet utfärdas vid behov närmare bestämmelser om de tekniska krav enligt vilka ett i en annan EES-stat för fordon i kategori M, N, O, L och T_1 – T_3 beviljat nationellt typgodkännande av små serier gäller i Finland.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om förfarandet vid typgodkännande, typgodkännandets giltighet, utfärdandet av intyg över typgodkännande och den blankett som ska användas samt om underrättelserna om beviljat, ändrat, återkallat eller förvägrat godkännande till godkännandemyndigheterna i andra EES-stater och i landskapet Åland, Europeiska gemenskaperna kommission och godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga.

Genom förordning av statsrådet utfärdas det närmare bestämmelser om förfarandet vid typgodkännande, typgodkännandets giltighet, utfärdandet av intyg över typgodkännande och den blankett som ska användas samt om underrättelserna om beviljat, ändrat, återkallat eller förvägrat godkännande till godkännandemyndigheterna i andra EES-stater och i landskapet Åland, Europeiska kommissionen och godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga.

41 a §

Påvisande av överensstämmelse genom CE-märkning

En cykel, en snöskoter, ett fordons komponent, ett system eller en separat teknisk enhet ska CE-märkas av tillverkaren, tillverkarens representant eller den som svarar för utsläppande av produkten på marknaden, om märkning förutsätts i mera detaljerade bestämmelser som avser produkten.

Om produktens överensstämmelse med gällande krav har konstaterats genom en typgranskning, skall i märkningen införas även identifikationsnumret för den anmälda tekniska tjänst som har utfört granskningen. Om det i ett direktiv som med stöd av denna lag skall tillämpas på produkten eller i någon annan bestämmelse förutsätts andra anteckningar, skall dessa fästas vid produkten i enlighet med ifrågavarande bestämmelser. Andra anteckningar får inte göra det svårare att se CE-märkningen.

Lagen om att vissa produkter skall förses med CE-märkning (1376/1994) skall följas vid användning av CE-märkning.

(fogas ett nytt 2 mom.)

41 a §

Påvisande av överensstämmelse genom CE-märkning

En cykel, en snöskoter, ett fordons komponent, ett system eller en separat teknisk enhet, *om vilken det föreskrivs i denna lag eller med stöd av den, ska vara CE-märkt, om märkning förutsätts enligt Europeiska unionens lagstiftning.*

Bestämmelser om CE-märkningsförfarande finns i lagen om CE-märkningsförfarande (187/2010).

44 b §

Bristande överensstämmelse hos komponenten

ter, separata tekniska enheter och cyklar

Om märkningen på fordonsdäck eller informationen till konsumenter inte uppfyller de krav som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar, ska tillsynsmyndigheten vidta åtgärder enligt 42 § 1 och 2 mom.

47 §

Utsedda tekniska tjänster

Utsedda tekniska tjänster ska för påvisande av överensstämmelse utföra i 36 § avsedda eller med kvalitetskontrollen förknippade i 45 § 4 mom. avsedda kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar eller de tester och bedömningar som behövs för påvisande av överensstämmelse hos komponenter och utrustning som avses i 78 § 2 mom. Ett godkännande som utsedd teknisk tjänst kan av särskilda skäl beviljas för viss tid. Tillverkaren kan godkännas som utsedd teknisk tjänst endast om så föreskrivs i den rättsakt av Europeiska gemenskapen som gäller de aktuella tekniska kraven. Typgodkännandemyndigheten kan godkännas som utsedd teknisk tjänst om myndigheten uppfyller kraven i denna paragraf.

48 §

Godkända sakkunniga

Genom förordning av kommunikationsministeriet bestäms vid behov om användningen av sådana utredningar som avses i 1 mom. som bevis på överensstämmelse vid ändrings- och kopplingsbesiktning.

50 a §

47 §

Utsedda tekniska tjänster

Utsedda tekniska tjänster ska för påvisande av överensstämmelse utföra i 36 eller 50 e § avsedda kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar, med kvalitetskontrollen förknippade i 45 § 4 mom. avsedda kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar eller de tester och bedömningar som behövs för påvisande av överensstämmelse hos komponenter och utrustning som avses i 78 § 2 mom. Ett godkännande som utsedd teknisk tjänst kan av särskilda skäl beviljas för viss tid. Tillverkaren kan godkännas som utsedd teknisk tjänst endast om så föreskrivs i den rättsakt av Europeiska unionen som gäller de tekniska kraven i fråga. Typgodkännandemyndigheten kan godkännas som utsedd teknisk tjänst, om myndigheten uppfyller de krav som föreskrivs i denna paragraf.

(upphävs 3 mom.)

50 a §

Närmare bestämmelser om de tekniska tjänsterna

Närmare bestämmelser om förfarandet för godkännande av utsedda tekniska tjänster, om bedömningen och om innehållet i bedömningsrapporten och om anmälan om utsedda tekniska tjänster utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov också bestämmelser om de tidsfrister, krav, begränsningar och villkor som ska uppställas i samband med godkännandet av utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga och som är nödvändiga för tillbörlig verksamhet samt om offentligt tillgängliga uppgifter om kompetensområdet för de tekniska tjänsterna.

60 §

Registreringsbesiktning

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. För registreringsbesiktning behöver inte uppvisas ett i enlighet med 65 § förhandsanmält och som färdigt fordon typgodkänt fordon eller ett fordon som första gången ska tas i bruk och som har beviljats enskilt godkännande i Finland, om godkännandet av fordonet är i kraft vid tidpunkten för den första registreringen och fordonets konstruktion eller utrustning inte har ändrats till de delar som granskats vid godkännandet.

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplats till detta eller till dess släpvagn ska ha godkänts vid en registreringsbesiktning tidigare än tre månader tidigare innan det påställs, om

1) fordonet har varit registrerat i Finland men har avregistrerats före den 2 november 2007,

2) fordonet har avställts för export utomlands eller till landskapet Åland och för registrering där, eller

3) fordonet på grund av skada har avställts på anmälan av en sammanslutning som sköter

Närmare bestämmelser om de tekniska tjänsterna

Närmare bestämmelser om förfarandet för godkännande av utsedda tekniska tjänster och *godkända sakkunniga*, om bedömningen och om innehållet i bedömningsrapporten och om anmälan om utsedda tekniska tjänster utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov också bestämmelser om de tidsfrister, krav, begränsningar och villkor som ska uppställas i samband med godkännandet av *och tillsynen över* utsedda tekniska tjänster och godkända sakkunniga och som är nödvändiga för tillbörlig verksamhet samt om offentligt tillgängliga uppgifter om kompetensområdet för de tekniska tjänsterna.

60 §

Registreringsbesiktning

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. För registreringsbesiktning behöver *dock* inte uppvisas ett i enlighet med 65 § förhandsanmält och som färdigt fordon typgodkänt fordon eller ett fordon som första gången ska tas i bruk och som har beviljats enskilt godkännande i Finland, om godkännandet av fordonet är i kraft vid tidpunkten för den första registreringen och fordonets konstruktion eller utrustning inte har ändrats till de delar som granskats vid godkännandet.

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

1) fordonet har varit registrerat i Finland men har avregistrerats före den 2 november 2007,

2) fordonet har avställts för export utomlands eller till landskapet Åland och för registrering där, eller

3) fordonet på grund av skada har avställts på anmälan av en sammanslutning som skö-

trafik- eller bilförsäkringsärenden.

Dessutom ska ett fordon utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. ha godkänts vid en registreringsbesiktning som utförts före den första registreringen, om en anmälan enligt 35 b § 1 mom. i bilskattelagen har gjorts om fordonet.

Vid registreringsbesiktning kontrolleras fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen. Dessutom kontrolleras om fordonet till sin konstruktion, sina mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna. Till den som företett fordonet för registreringsbesiktning ges ett intyg över besiktningen.

Intyget över registreringsbesiktningen av ett fordon som ska tas i bruk första gången är giltigt i tre månader. Giltigheten upphör 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 ibruktagandet.

Begagnade fordons skick kontrolleras i samband med registreringsbesiktning. Fordonets skick kontrolleras inte, om inte den som företer fordonet för besiktning vill det, förutsatt att

1) fordonet inte alls behöver genomgå periodisk besiktning i Finland,

2) fordonet är så nytt att det ännu inte behöver genomgå periodisk besiktning i Finland, eller

3) fordonet har genomgått periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland och

a) ett intyg eller en kopia av intyget företes,

b) besiktningen fortfarande är giltig med beaktande av de tidsfrister som gäller för besiktningens periodicitet i Finland, samt

c) innehållet i besiktningen motsvarar kraven enligt bestämmelserna om periodisk besiktning i Europeiska gemenskapen; i samband med registreringsbesiktning kontrolleras dock alla objekt som anges i bestämmelserna om periodisk besiktning i Finland och som inte har kontrollerats vid periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om registreringsbesiktningen, intyget över registreringsbesikt-

ter trafik- eller bilförsäkringsärenden.

Utöver vad som föreskrivs i 2 mom. krävs det att registreringsbesiktningen har utförts så att förutsättningarna för att ta fordonet i trafik har kunnat kontrolleras på behörigt sätt.

Vid registreringsbesiktning kontrolleras fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen. Dessutom kontrolleras om fordonet till sin konstruktion, sina mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna. Till den som företett fordonet för registreringsbesiktning ges ett intyg över besiktningen.

Intyget över registreringsbesiktningen av ett fordon som ska tas i bruk första gången är giltigt i tre månader. Giltigheten upphör 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 ibruktagandet.

Begagnade fordons skick kontrolleras i samband med registreringsbesiktning. Fordonets skick kontrolleras inte, om inte den som företer fordonet för besiktning vill det, förutsatt att

1) fordonet inte alls behöver genomgå periodisk besiktning i Finland,

2) fordonet är så nytt att det ännu inte behöver genomgå periodisk besiktning i Finland, eller

3) fordonet har genomgått periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland och

a) ett intyg eller en kopia av intyget visas upp,

b) besiktningen fortfarande är giltig med beaktande av de tidsfrister som gäller för besiktningens periodicitet i Finland, samt

c) innehållet i besiktningen motsvarar kraven enligt bestämmelserna om periodisk besiktning i Europeiska unionen; i samband med registreringsbesiktning kontrolleras dock alla objekt som anges i bestämmelserna om periodisk besiktning i Finland och som inte har kontrollerats vid periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland.

Närmare bestämmelser om registreringsbesiktning, intyg över registreringsbesiktning och registeranmälan av uppgifter om registre-

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

ning och registeranmälan av uppgifter om registreringsbesiktningen. Genom förordning av statsrådet kan också föreskrivas att ett fordon, med avvikelse från 1, 2 och 3 mom., inte behöver föras till registreringsbesiktning, om detta inte är nödvändigt

- 1) för identifiering av fordonet,
- 2) för registeranmälan av uppgifter om fordonet,
- 3) för kontroll av om fordonet uppfyller kraven i de fordonsspecifika bestämmelserna, eller
- 4) av andra likartade skäl.

60 a §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning

Om ett fordon godkänns för trafik på basis av registreringsbesiktning, kan uppfyllandet av kraven på fordonets struktur, mått eller utrustning påvisas så som avses i 50 e § 1 mom. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas dessutom bestämmelser om när överensstämmelse i fråga om de tekniska kraven kan påvisas så som avses i 50 e § 2 mom. 1–4 punkten eller till smärre delar genom besiktningsförrättarens kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar.

Ett giltigt EG-typgodkännande eller ett giltigt nationellt typgodkännande av små serier som beviljats fordonet eller erkänts i Finland betraktas som bevis på överensstämmelse.

Vid påvisande av överensstämmelse vid registreringsbesiktning ska beaktas det intyg över enskilt godkännande som fordonet beviljats i en annan EES-stat eller i landskapet Åland eller något annat intyg som beviljats av en myndighet och av vilket framgår de kontroller som fordonet genomgått.

(se på 1 mom.)

ringsbesiktning utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan också föreskrivas att ett fordon, med avvikelse från 1 och 2 mom., inte behöver föras till registreringsbesiktning, om detta inte är nödvändigt

- 1) för identifiering av fordonet,
- 2) för registeranmälan av uppgifter om fordonet,
- 3) för kontroll av om fordonet uppfyller kraven i de fordonsspecifika bestämmelserna, eller
- 4) av andra likartade skäl.

60 a §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning

Om ett fordon godkänns för trafik på basis av registreringsbesiktning, kan uppfyllandet av kraven på fordonets *konstruktion*, mått eller utrustning påvisas så som avses i 50 e § 1 mom.

Ett giltigt EG-typgodkännande eller ett giltigt nationellt typgodkännande av små serier som beviljats fordonet eller erkänts i Finland betraktas som bevis på överensstämmelse *med kraven*.

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.

Bestämmelser om när *andra fordons än bilars och bilsläpvagnars* överensstämmelse med kraven *med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom.* kan påvisas vid *registreringsbesiktning* så som avses i 50 e § 2 mom. 1–4 punkten eller till smärre delar genom besiktningsställets kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar utfärdas genom förord-

ning av statsrådet. Motsvarande bestämmelser i fråga om bilar och bilsläpvagnar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de tekniska sätten att vid registreringsbesiktning påvisa andra fordon än bilar och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 4 mom. meddelar Trafiksäkerhetsverket dessutom vid behov föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av överensstämmelse med kraven i fråga om ändrade fordon som begagnade förs in i landet när det gäller ändringar av andra komponenter och egenskaper än de som anges i de EU-rättsakter som avses i 30 § 1 mom.

61 a §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning

Vid påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning tillämpas 60 a § 1–3 mom.

Bestämmelser om när andra fordon än bilar och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. kan påvisas vid ändringsbesiktning så som avses i 50 e § 2 mom. 1–4 punkten eller till smärre delar genom besiktningstilläts kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar utfärdas genom förordning av statsrådet. Motsvarande bestämmelser i fråga om bilar och bilsläpvagnar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de tekniska sätten att vid ändringsbesiktning påvisa andra fordon än bilar och bilsläpvagnars överensstämmelse med kraven.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 2 mom. meddelar Trafiksäkerhetsverket dessutom vid behov föreskrifter om de tekniska sätten för påvisande av fordonens överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning till den del ändringarna gäller andra komponenter och egenskaper än de som an-

ges i de EU-rättsakter som avses i 30 § 1 mom.

62 §

Kopplingsbesiktning

Ett fordon i kategori M eller N och *ett annat* fordon i kategori O än *en släpanordning* som ska kopplas till fordonet eller dess släpvagn ska föras till kopplingsbesiktning innan kombinationen tas i bruk, om det är fråga om en fordonskombination som godkänts för specialtransporter eller om fordonets mekaniska kopplingsanordningar, kopplingen av elledningarna och, i fråga om ett fordon som är försett med tryckluftsbromsar, dimensioneringen och placeringen av släpbromskopplingarna avviker från de kopplingsanordningar som allmänt används i fordon.

Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov bestämmelser om utförande av kopplingsbesiktning och det intyg som ges över den samt om registeranmälan av uppgifter om kopplingsbesiktningen. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka kopplingsanordningar enligt vilka direktiv, E-reglementen eller standarder som skall anses vara i allmän användning.

69 §

De sista fordonen i serien

Godkännandemyndigheten kan på ansökan av tillverkaren eller tillverkarens representant bevilja undantag från de krav som grundar sig på Europeiska gemenskapens rättsakter om fordons konstruktion och utrustning, om inte något annat föreskrivs i dem,

1) för högst 6 månader från det att kraven i fråga om fordonet trätt i kraft eller, om den tid undantagen är i kraft går ut i slutet av ett kalenderår, för 7 månader för ett färdigt fordon i kategori L, motorredskap eller terrängfordon,

2) för högst 12 månader från det att kraven i fråga om fordonet har trätt i kraft eller, om den tid undantagen är i kraft går ut i slutet av

62 §

Kopplingsbesiktning

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 godkänts för specialtransporter eller om fordonets mekaniska kopplingsanordningar, kopplingen av elledningarna och dimensioneringen *eller* placeringen av släpbromskopplingarna avviker från *dem* som allmänt används i fordon.

Bestämmelser om utförande av kopplingsbesiktning och det intyg som ges över den samt om registeranmälan av uppgifter om kopplingsbesiktningen utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om vilka kopplingsanordningar enligt vilka direktiv, E-reglementen eller standarder som *ska* anses vara i allmän användning utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

69 §

De sista fordonen i serien

Godkännandemyndigheten kan på ansökan av tillverkaren eller tillverkarens representant bevilja undantag från de krav som grundar sig på Europeiska unionens rättsakter om fordons konstruktion *och* utrustning, om inte något annat föreskrivs i dem,

1) för högst 6 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft eller, om undantagen upphör att gälla i slutet av ett kalenderår, för 7 månader för färdiga fordon i kategori L, motorredskap *och* terrängfordon,

2) för högst 12 månader från det att de krav som gäller fordonet har trätt i kraft eller, om undantagen upphör att gälla i slutet av ett ka-

ett kalenderår, för 13 månader för fordon i kategori L, motorredskap och terrängfordon som godkänns utifrån etappvist typgodkännande,

3) för högst 12 månader från det att kraven i fråga om fordonet trätt i kraft för färdiga fordon i kategori M, N eller O,

4) för högst 18 månader från det att kraven i fråga om fordonet trätt i kraft för fordon i kategori M, N eller O som färdigställts som ett resultat av den sista etappen vid etappvist typgodkännande,

5) för högst 24 månader från det att kraven i fråga om fordonet trätt i kraft för färdiga fordon i kategori T_1 – T_3 ,

6) för högst 30 månader från det att kraven i fråga om fordonet trätt i kraft för fordon i kategori T_1 – T_3 som färdigställts som ett resultat av den sista etappen vid etappvist typgodkännande.

Undantag enligt 1 mom. kan beviljas för högst 10 procent av samma tillverkares fordon i kategori M_1 och för 30 procent av samma tillverkares fordon i varje annan fordonskategori vilka tagits i bruk i Finland under det föregående kalenderåret eller de föregående 12 månaderna. Fordonsantalet enligt det nämnda procenttalet avrundas uppåt till närmaste hela tal.

Med avvikelse från 2 mom. kan i fråga om fordon i kategori T_1 – T_3 undantag beviljas för högst 10 procent av alla de fordon av typerna i fråga som tagits i bruk i Finland under de två föregående åren. Maximiantalet i fråga får dock inte understiga 20.

Undantaget i 1–3 mom. tillämpas endast på fordon som

1) fanns inom EES-staternas territorium när typgodkännandet upphörde att gälla,

2) har ett giltigt intyg över överensstämmelse eller ett intyg över giltigt nationellt typgodkännande, som utfärdats medan de aktuella fordonens typgodkännande fortfarande var giltigt, och som

3) ännu inte hade registrerats eller tagits i bruk förrän nämnda typgodkännande upphörde att gälla.

Bestämmelser om förfarandet, tidsfristerna och registeranteckningarna om undantag vid beviljande av undantag för de sista fordonen i serien utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

lenderår, för 13 månader för fordon i kategori L, motorredskap och terrängfordon som godkänns utifrån etappvist typgodkännande,

3) för högst 12 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft för färdiga fordon i kategorierna M, N och O,

4) för högst 18 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft för fordon i kategorierna M, N och O som färdigställts som ett resultat av den sista etappen vid etappvist typgodkännande,

5) för högst 24 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft för färdiga fordon i kategorierna T_1 – T_4 ,

6) för högst 30 månader från det att de krav som gäller fordonet trätt i kraft för fordon i kategorierna T_1 – T_4 som färdigställts som ett resultat av den sista etappen vid etappvist typgodkännande.

Undantag *som avses* i 1 mom. kan beviljas för högst 10 procent av *en och* samma tillverkares fordon i kategori M_1 och för högst 30 procent av *en och* samma tillverkares fordon i varje annan fordonskategori vilka tagits i bruk i Finland under det föregående kalenderåret eller de föregående 12 månaderna. Fordonsantalet enligt det nämnda procenttalet avrundas uppåt till närmaste hela tal.

Med avvikelse från 2 mom. kan i fråga om fordon i kategorierna T_1 – T_4 undantag beviljas för högst 10 procent av alla de fordon av typerna i fråga som tagits i bruk i Finland under de två föregående åren. Maximiantalet i fråga får dock inte understiga 20.

Undantag *som avses* i 1–3 mom. tillämpas endast på fordon som

1) fanns inom EES-staternas territorium när typgodkännandet upphörde att gälla,

2) har ett giltigt intyg över överensstämmelse med kraven eller ett intyg över giltigt nationellt typgodkännande, som utfärdats medan de aktuella fordonens typgodkännande fortfarande var giltigt, och

3) ännu inte hade registrerats eller tagits i bruk när nämnda typgodkännande upphörde att gälla.

Bestämmelser om det *tekniska* förfarandet vid beviljande av undantag för de sista fordonen i serien, om tidsfristerna och om registeranteckningarna om undantag utfärdas genom förordning av statsrådet.

79 §

Marknadstillsyn som gäller fordon, komponenter och separata tekniska enheter

Trafiksäkerhetsverket är tillsynsmyndighet i fråga om tillverkning av och handel med fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning som nämns i 6 § 2 och 3 mom. Tullverket är tillsynsmyndighet i fråga om övervakning av import från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet till Finland.

Förbudet enligt 6 § 2 och 3 mom. gäller inte fordon, komponenter eller separata tekniska enheter, vilka 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, komponenter eller separata tekniska enheter som saluförs eller på deras förpackningar eller om det annars klart framgår att ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet säljs som skrot eller för något annat ändamål än för att som sådana användas i trafik.

79 §

Marknadstillsyn som gäller fordon, komponenter och separata tekniska enheter

Trafiksäkerhetsverket är tillsynsmyndighet i fråga om tillverkning av och handel med fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning som nämns i 6 § 2 och 3 mom. *Tullen* är tillsynsmyndighet i fråga om övervakning av import från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet till Finland.

Förbudet enligt 6 § 2 och 3 mom. gäller inte fordon, komponenter eller separata tekniska enheter, vilka 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, komponenter eller separata tekniska enheter som saluförs eller på deras förpackningar eller om det annars klart framgår att ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet säljs som skrot eller för något annat ändamål än för att som sådana användas i trafik.

Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar.

80 §

Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som medför fara

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att något fordon eller system eller någon komponent eller separat teknisk enhet som avses i de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med ett giltigt intyg över överensstämmelse, kan typgodkännandemyndigheten för högst sex månader förbjuda första registrering eller försäljning av ett sådant fordon, ett sådant system, en sådan komponent eller en sådan teknisk enhet. Typgodkännande-

80 §

Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som medför fara

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att något fordon eller system eller någon komponent eller separat teknisk enhet som avses i de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med ett giltigt intyg över överensstämmelse, kan typgodkännandemyndigheten för högst sex månader förbjuda första registrering eller försäljning av ett sådant fordon, ett sådant system, en sådan komponent eller en sådan teknisk enhet.

myndigheten ska utan dröjsmål och utan hinder av bestämmelserna om sekretess anmäla detta till godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna och i landskapet Åland, godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga, Europeiska gemenskapernas kommission och, om så förutsätts i en rättsakt som nämns i 30 § 1 mom., tillverkaren av fordonet samt uppge grunderna för sitt beslut.

Om en medlemsstat som meddelat typgodkännande gör en fara som avses i 1 mom. och som anmälts till den stridig, ska typgodkännandemyndigheten försöka lösa meningsskiljaktigheten genom samråd med den myndighet som beviljat godkännandet.

Om Trafiksäkerhetsverket bedömer att en komponent eller separat teknisk enhet som är försedd med CE-märkning enligt denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med tillräckliga märkningar, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda att sådana komponenter och separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk. I sådana fall ska Trafiksäkerhetsverket förfara enligt 44 a §.

Om en cykel eller någon annan än en typgodkänd komponent eller separat teknisk enhet medför fara för förarens hälsa eller egendom, ska lagen om konsumtionsvarors och konsumenttjänsters säkerhet (75/2004) tillämpas.

Typgodkännandemyndigheten ska utan dröjsmål och *trots* bestämmelserna om sekretess anmäla detta till godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna och i landskapet Åland, godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga, Europeiska kommissionen och, om så förutsätts i en rättsakt som nämns i 30 § 1 mom., tillverkaren av fordonet samt uppge grunderna för sitt beslut.

Om en medlemsstat som meddelat typgodkännande gör en i 1 mom. avsedd fara som anmälts till den stridig, ska typgodkännandemyndigheten försöka lösa meningsskiljaktigheten genom samråd med den myndighet som beviljat godkännandet.

Om Trafiksäkerhetsverket bedömer att en komponent eller separat teknisk enhet som är försedd med CE-märkning enligt denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med tillräckliga märkningar, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda att sådana komponenter och separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk. I sådana fall ska Trafiksäkerhetsverket förfara enligt 44 a §.

Om en cykel eller någon annan än en typgodkänd komponent eller separat teknisk enhet medför fara för förarens hälsa eller egendom, ska *konsumentersäkerhetslagen (920/2011)* tillämpas.

96 §

Fordonsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

5) bryter mot det förbud att ändra ett fordons konstruktion som föreskrivs i 7 §,

16) bryter mot de bestämmelser om specialtransportfordon eller utförande av specialtransporter som utfärdats med stöd av 99 §,

23) bryter mot det förbud att på andra fordon använda färgsättningen och emblemen på

96 §

Fordonsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

5) bryter mot förbudet enligt 7 § att ändra ett fordons konstruktion, *att låta ett fordons konstruktion ändras eller att förse fordonet med tilläggsanordningar,*

(upphävs 16 punkt)

23) bryter mot *förbudet enligt 20 § 5 mom.* att på andra fordon använda den färgsättning

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon som föreskrivs i 20 § 4 mom.,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.

och de emblem som polisfordon och gränsbevakningsväsendets fordon använder,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs

1) kommunikationsministeriets förordning om två- och trehjuliga fordons samt fyrhjuliga konstruktion och utrustning (1250/2002),

2) kommunikationsministeriets förordning om traktorers, motorredskaps, terrängfordons, till dem hörande släpvagnars samt släpanordningars konstruktion och utrustning (274/2006),

3) kommunikationsministeriets förordning om istandsättning av skadade fordon och hopmontering av fordon av komponenter (1258/2002).

Ett i 15 § 3 punkten avsett oregistrerat fordon som är i bruk vid denna lags ikraftträdande kan vid registreringsbesiktning godkännas för anteckning i registret som motorredskap, om fordonet uppfyller de tekniska krav på motorredskap som gällde då fordonet första gången togs i bruk eller varit i kraft efter det.

Ett fordon som är i bruk vid denna lags ikraftträdande och som uppfyller de krav som gällde då fordonet första gången togs i bruk eller varit i kraft efter det, anses uppfylla kraven i denna lag och i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

De bestämmelser och föreskrifter som utfärdats eller i övrigt är i kraft med stöd av fordonslagen och som gäller vid ikraftträdandet av denna lag förblir, med undantag för dem som nämns i 2 mom., i kraft tills något annat föreskrivs eller bestäms i fråga om dem.

2.

Lag**om ändring av vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 2 § 14 och 15 punkten, 25 § 2 mom., 87 §, 88 § 3 mom. och 108 § 3 mom.

av dem 2 § 14 punkten sådan den lyder i lag 414/1997, 87 § sådan den lyder i lagarna 989/1992, 1091/2002 och 1291/2009, 88 § 3 mom. sådant det lyder i lag 234/2006 och 108 § 3 mom. sådant det lyder i lagarna 1091/2002 och 387/2011, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 671/1991, 414/1997, 343/2006 och 624/2010, en ny 16 punkt, till lagen nya 48 a, 87 b, 87 c och 88 e § samt till 96 §, sådan den lyder i lag 1091/2002, ett nytt 3 mom., som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I vägtrafiklagstiftningen avses med

14) *spårväg* enbart för spårvagnstrafik avsedd del av väg eller särskild väg; *samt*

15) *parkerings* uppställning av fordon med eller utan förare, dock ej kortvarig uppställning av fordon för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning av gods.

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I vägtrafiklagstiftningen avses med

14) *spårväg* enbart för spårvagnstrafik avsedd del av väg eller särskild väg;

15) *parkerings* uppställning av fordon med eller utan förare, dock *inte* kortvarig uppställning av fordon för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning av gods;

16) **specialtransport** en transport som utförs med sådana mått eller massor som avviker från bestämmelserna om vad som allmänt är tillåtet på väg, när avvikelsen är nödvändig med anledning av en odelbar last, lastens art eller den konstruktion som fordonets användningsändamål förutsätter; som specialtransport betraktas dock inte transporter som utförs med stöd av undantag som avses i 87 § 4 och 5 mom.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 kap.

Trafikregler**Trafikregler**

25 §

25 §

*Hastighetsbegränsningar**Hastighetsbegränsningar*

Angående motordrivna fordon's högsta tillåtna fordon'sbestämda hastigheter stadgas genom förordning.

Bestämmelser om motordrivna fordon's högsta tillåtna fordon'sbestämda hastigheter och villkoren för säker användning av fordon vid en given hastighet utfärdas genom förordning av statsrådet.

48 a §

Undantagsbestämmelser vid specialtransport

Vid specialtransport får med iakttagande av behövlig försiktighet ett fordon framföras på det sätt som påkallas av omständigheterna trots bestämmelserna i 8, 9, 11 och 12 §, om genomförandet av specialtransporten särskilt kräver det. Likaså får man vid specialtransport med iakttagande av behövlig försiktighet avvika också från andra bestämmelser om trafik som ska iakttagas särskilt på motorväg och motortrafikled, om det för specialtransporten har beviljats tillstånd för specialtransport enligt 87 c §.

87 §

87 §

*Fordon's mått och massa samt lastning av fordon**Fordon's mått och massa samt lastning av fordon*

Ett fordon skall lastas så att lasten inte kan medföra fara för personer, skada egendom, släpa i marken, falla på vägen, damma så att det stör eller orsaka andra dylika men eller åstadkomma onödigt buller.

I ett fordon eller i en fordonskombination får inte transporteras flera personer än den tillåtna personlasten för fordonet medger, om inte något annat stadgas särskilt. Ett fordon eller en fordonskombination får inte heller transportera en större last än de i vägtrafiken

Ett fordon ska lastas så att lasten inte kan medföra fara för personer, skada egendom, släpa i marken, falla på vägen, damma så att det stör eller orsaka andra jämförbara men eller åstadkomma onödigt buller.

I ett fordon eller i en fordonskombination får inte transporteras flera personer än den tillåtna personlasten för fordonet medger, om inte något annat bestäms särskilt.

Ett fordon eller en fordonskombination får inte till mått eller massa vara större eller

tillåtna måtten, den massa som belastar fordonets axel eller boggi, fordonets eller fordonskombinationens totala massa eller specielltillstånd som beviljats för transporten tillåter. *Den massa som belastar axeln eller boggin samt fordonets eller fordonskombinationens totala massa får inte heller överstiga det största tillåtna värdet för transportrutten. Lasten skall dessutom placeras så att varken den massa som tillåts belasta axeln eller boggin eller släpfordonets av det dragande fordonets massa beroende kopplingsmassa överskrids.*

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om fordons största tillåtna mått och massa, motordrivna fordons och släpfordons kopplingsmått och övriga villkor för koppling samt om lastning av fordon.

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantag från bestämmelserna om mått och massa för fordon som har registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om giltighetstiden för undantag som har beviljats av Trafiksäkerhetsverket och vid behov om andra villkor, om iakttagande av ömsesidighet vid beviljande av undantag och om andra förutsättningar för beviljande av undantag.

Ett fordon som är lastat i strid med stadgandena i förordning får för lossning av överlast eller för korrigerig av felaktig lastning köras till en plats som trafikövervakaren finner lämplig.

Om transport av djur med motordrivna fordon och släpfordon gäller dessutom vad som stadgas särskilt.

transportera en större eller tyngre last än vad som föreskrivs i bestämmelserna om mått eller massa som allmänt tillåts på väg eller vad som är tillåtet enligt ett undantagstillstånd som beviljats med stöd av dem.

Bestämmelser om fordons och fordonskombinationers mått och massa som allmänt tillåts på väg, märkning av avvikelser från allmänt tillåtna mått, villkor för koppling av släpfordon, lastning av fordon, säkring av last, bogsering samt om undantag från dessa utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket får bevilja undantag från bestämmelserna om mått och massa för fordon som har registrerats eller tagits i bruk någon annanstans än i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Bestämmelser om giltighetstiden för undantag som har beviljats av Trafiksäkerhetsverket och vid behov om andra villkor, om iakttagande av ömsesidighet vid beviljande av undantag och om andra förutsättningar för beviljande av undantag utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Ett fordon som är lastat i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna får för lossning av överlast eller för korrigerig av felaktig lastning köras till en plats som trafikövervakaren finner lämplig.

För transport av djur med motordrivna fordon och släpfordon gäller dessutom vad som särskilt föreskrivs.

87 b §

Genomförande av specialtransport

Med avvikelser från 87 § får en specialtransport genomföras under förutsättning att den fara och olägenhet som orsakas av transporten kan förebyggas i tillräcklig utsträckning. Vid specialtransporter ska vid behov användas varningsfordon och perso-

ner som reglerar trafiken.

Vid specialtransporter ska lasten lastas i ett sådant fordon eller en sådan fordonskombination som innebär att de mått och den massa som allmänt tillåts på väg inte överskrids i onödan. I första hand ska man undvika att den tillåtna bredden och i andra hand höjden överskrids.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om

1) fordon och fordonskombinationer som är tillåtna för specialtransport och om laster som tillåts vid specialtransport,

2) kopplingskraven på fordon som används i specialtransportkombinationer,

3) mått och massor som är tillåtna vid specialtransport samt om lastning av den last som transporteras som specialtransport,

4) märkning av last som transporteras som specialtransport,

5) transport av annan än en odelbar last som specialtransport,

6) hastighetsbegränsningar som ska iakttas vid specialtransport,

7) användningen av varningsfordon och personer som reglerar trafiken vid specialtransporter, transporten av en grupp av specialtransporter i rad, villkoren för förebyggande av fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter samt om andra säkerhetskrav.

Bestämmelser om de tekniska kraven på fordon som används vid specialtransporter samt om fordons utrustning och godkännande finns i fordonslagen och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

87 c §

Tillstånd för specialtransport

För specialtransport krävs tillstånd för specialtransport, om transporten överskrider den massa som allmänt tillåts på väg. Tillstånd för specialtransport krävs också, om trafiksäkerheten måste garanteras särskilt på grund av transportens art eller av något an-

nat särskilt skäl eller om en transportrutt som möjliggör transporten måste fastställas.

Beviljande av tillstånd för specialtransport förutsätter

1) att transporten inte med något fordon eller någon fordonskombination i rimlig mån kan genomföras utan att överskrida de mått eller massor som allmänt tillåts på väg,

2) att fordonets eller fordonskombinationens i trafik tillåtna massa eller den av tillverkaren tillåtna massan inte överskrider,

3) att den bärighet som väghållaren har fastställt för vägar och väganordningar inte överskrider, och

4) att transporten kan genomföras utan att väganordningar begränsar färden eller att väganordningar vid behov kan avlägsnas temporärt för transporten.

Tillstånd för specialtransport beviljas av närings-, trafik- och miljöcentralen. Tillståndet för specialtransport får förenas med för transportens rutt och tidpunkt och andra för säkerställandet av transportens säkerhet och smidighet och skyddandet av trafikmiljön behövliga villkor.

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd för specialtransport för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren inte iakttar bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransport eller de villkor som tillståndet för specialtransport förenats med eller om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det är oskäligt att återkalla tillståndet, får tillståndshavaren i stället för detta ge tillståndshavaren en anmärkning eller en skriftlig varning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport samt om när en transport kräver tillstånd för specialtransport.

88 §

Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats

Alla ibrukvarande skyddsanordningar för barn skall vara av godkänd typ på det sätt som bestäms genom förordning av kommuni-

88 §

Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats

Alla för barn avsedda skyddsanordningar som används i trafik ska vara typgodkända i enlighet med kraven i fordonslagen och i de

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

kationsministeriet. Genom förordning av kommunikationsministeriet föreskrivs också om viktgrupper, konstruktion och fastsättning av skyddsanordningar för barn.

bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

88 e §

Brandsläckare och förstahjälpsutrustning i buss

I en buss ska det finnas en brandsläckare och tillräcklig förstahjälpsutrustning med beaktande av det tillåtna antalet passagerare.

96 §

Förhindrande av fordons användning

*Om innehavaren av ett tillstånd för specialtransport inte iakttar bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransport eller de villkor som tillståndet för specialtransport för-
enats med, får en polis-, tull- eller gränsbe-
vakningsman avbryta transporten på när-
maste ändamålsenliga plats för avhjälpande
av bristerna i transporten.*

108 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av kommunikationsmi-
nisteriet utfärdas vid behov bestämmelser om
2) belastningen och säkerhetsarrangemang-
en vid transport av skolelever och barn i dag-
vård, om transporterna får statsunderstöd eller
understöd av kommunen,
3) lastning av fordon och fastgörande av
last.

108 §

Närmare bestämmelser

Bestämmelser om lastning och säkerhetsar-
rangemang vid sådan transport av skolelever
och barn i dagvård som får understöd av sta-
tens eller kommunens medel.

*Denna lag träder i kraft den 20 .
De tillstånd som gäller när denna lag trä-*

*der i kraft fortsätter att gälla utan ändringar.
De bestämmelser som utfärdats eller i övrigt är i kraft med stöd av vägtrafiklagen och som gäller vid ikraftträdandet av denna lag förblir i kraft tills något annat föreskrivs om dem.*

3.

Lag**om ändring av 3 § i bilskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 3 § 1 mom., sådant det lyder i lag 266/2003, som följer:

Gällande lydelse

3 §

Ett fordon som tidigare har beskattats skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används sedan 50 procent eller mera av komponenterna i fordonet har bytts ut. Om karosseriet byts ut på ett fordon med självbärande karosseri, skall fordonet dock alltid beskattas på nytt. Genom förordning av kommunikationsministeriet bestäms hur den ovan avsedda procentuella andelen skall beräknas, med beaktande av komponenternas betydelse för fordonet som helhet och komponenternas andelar i snitt av fordonspriset samt allmänna fordonstekniska synpunkter.

Föreslagen lydelse

3 §

Ett fordon som tidigare har beskattats ska beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används när 50 procent eller mera av komponenterna i fordonet har bytts ut. Om karosseriet byts ut på ett fordon med självbärande karosseri, ska fordonet alltid beskattas på nytt. Genom förordning av *statsrådet* föreskrivs hur den ovan avsedda procentuella andelen ska beräknas, med beaktande av komponenternas betydelse för fordonet som helhet och komponenternas andelar i snitt av fordonspriset samt allmänna fordonstekniska synpunkter.

Denna lag träder i kraft den 20 .
