

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

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

Tieliikenteen automaation edistämiseksi ehdotetaan sääntelyä, joka mahdollistaisi automaattisilla ajojärjestelmillä tehtävää testaamista yleisillä teillä ilman ihmiskuljettajaa. Sääntelyn taustalla on Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen tehtävät muutokset, jotka astuvat voimaan heinäkuussa 2022. Lisäksi ehdotetaan sääntelyä, joka mahdollistaa liiketoimintamallien testaamista tarjottaessa liikkumisen palveluita automaattisilla ajoneuvoilla, sekä selkeytetään automaattiseen joukkoliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen mahdollisuus saada määräaikainen poikkeus ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista. Lisäksi selkeytetään kevyitä automaattisia tavarankuljettimia koskevaa sääntelyä.

Esityksellä pantaisiin täytäntöön EU-sääntelystä johtuvia velvoitteita ja ehdotettaisiin eräitä ajon aikaisten kulutustietojen keräämisestä annetun täytäntöönpanoasetuksen edellyttämiä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia siten, että ajoneuvon käyttövoimien muutokset (konversiot) sallittaisiin kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin. Muutoksella toteutettaisiin hallitusohjelman kirjausta traktoreiden kaasukonversioista.

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

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

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

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta .....	3
1.2 Valmistelu .....	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
3 Tavoitteet .....	16
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	17
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	17
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	24
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset .....	25
4.2.2 Vaikutukset yritysten toimintaan .....	29
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	32
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	32
6 Lausuntopalaute.....	38
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	38
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	73
9 Voimaantulo .....	74
10 Toimeenpano ja seuranta .....	74
11 Suhde muihin esityksiin.....	75
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	75
11.2 Suhde talousarvioesitykseen .....	75
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	75
LAKIEHDOTUKSET .....	81
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	81
Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta .....	108
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	110
RINNAKKAISTEKSTIT .....	115
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	115
Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta .....	159
Laki liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muuttamisesta.....	160
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	162
Laki tieliikennelain muuttamisesta .....	164

## **PERUSTELUT**

### **1 Asian tausta ja valmistelu**

#### **1.1 Tausta**

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

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

##### **1.1.1 Päästömanipulaatiot**

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

##### **1.1.2 Automaation edistäminen**

Automaatioon liittyvän sääntelyn taustalla on etenkin Wienin kansainvälisen tieliikennesopimuksen muutos, joka edellyttää kansallista sääntelyä. Ensimmäisessä vaiheessa sopimuksen mahdollistama automaattisten ajojärjestelmien käyttö ilman ihmiskuljettajaa rajataan kokeilujen ja testaamisen tekemiseen, jolloin ajoneuvojen ja toimijoiden määrä on rajallinen, ja toiminta edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää koenumerotodistusta. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee laajempia lainsäädäntöön tarvittavia muutoksia laaja-alaisen työryhmän tukemana, ja työ kestää ainakin vuoden 2023 ajan.

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

##### **1.1.3 Ajonaikaiset kulutustiedot**

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

hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta annettussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631 (jäljempänä päästöjen raja-arvoasetus). Päästöjen raja-arvoasetus annettiin 17. huhtikuuta 2019, ja sitä on sovellettu 1. tammikuuta 2020 alkaen.

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

#### 1.1.4 Muut muutokset

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

Esityksessä ehdotetaan tehtäväksi tarpeelliset muutokset ajoneuvolakiin ajoneuvojen käyttövoimamuutosten eli konversioiden sallimiseksi kaikissa ajoneuvoluokissa sekä kaiken ikäisissä ajoneuvoissa. Ehdotetuilla muutoksilla toteutettaisiin hallitusohjelman kirjausta siitä, että bio-kaasulle konvertoidut traktorit tulee saada rekisteröidä tieliikennekäyttöön.

Ajoneuvolain uudistuksen jälkeen laissa on havaittu edellä mainittujen kokonaisuuksien lisäksi myös muita säännöksiä, joita olisi lakiteknisistä syistä sekä säännösten selkeyden vuoksi syytä täsmentää tai korjata. Kyseessä on merkitykseltään vähäisiä, pääosin teknisiä korjauksia lakiin.

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

## 1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut valmisteluun. Valmistelussa on kuultu myös päästömanipulaatioiden osalta sisäministeriötä ja Poliisihallitusta. Valmistelussa on kuultu ajoneuvolain 5 luvun Ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö Suomessa osalta valtiovarainministeriötä sekä Verohallintoa. Valmisteluun liittyvät asiakirjat ovat saatavissa esityksen valmistelua koskevilla sivuilla <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020>.

Esitys oli lausuntokierroksella 31.5–26.7.2022. Lausuntopyyntö lähetettiin laajasti eri ajoneuvo- ja kuljetusalan sidosryhmille sekä viranomaisille. Lausuntoja saatiin yhteensä x taholta. Osa tahoista ilmoitti lisäksi, ettei heillä ollut lausuttavaa esityksestä. Lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat saatavissa esityksen valmistelua koskevilla sivuilla <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020>. Esitys koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Esityksellä ei siten ole suoraa vaikutusta Ahvenanmaan kannalta.

### *Automaation edistäminen*

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

### *Ajonaikaiset kulutustiedot*

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

Komissio esitteli 18. kesäkuuta 2020 hiilidioksidipäästöjen monitorointisäännösten valmistelua edistävälle asiantuntijatyöryhmälle (Expert Group for policy development and implementation of CO2 from road vehicles) luonnoksen täytäntöönpanoasetuksesta, jossa ehdotettiin säädettäväksi yhdenmukaisista uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta. Suomesta asiantuntijatyöryhmään osallistui Liikenne- ja viestintävirasto. Ehdotus esiteltiin myöhemmin ilmastomuutoskomiteassa (Climate Change Committee) 14. heinäkuuta 2020.

### *Sotilasajoneuvot*

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

## **2 Nykytila ja sen arviointi**

### **2.1 Ajoneuvolaista yleisesti**

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

Ajoneuvolain kokonaisuudistuksen aikana havaittiin, että kokonaisuudistuksesta huolimatta ajoneuvolakiin sisältyy edelleen säännöksiä ja kokonaisuuksia, joita olisi tarpeen selkeyttää. Tällaisia kokonaisuuksia ovat erityisesti ajoneuvojen päästömanipulaatioon liittyvä kokonaisuus sekä ajoneuvojen katsastusta koskeva 6 luvun ja ulkomailta ja Ahvenanmaan maakun-

nassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa koskeva 5 luvun kokonaisuus. Lisäksi ajoneuvolaikiin on katsottu edelleen olevan tarpeen tehdä erinäisiä lakitekniisiä korjauksia ja selvennyksiä.

## 2.2 Päästömanipulaatiot

### 2.2.1 Yleistä

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

Päästömanipulaatiolla tarkoitetaan pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia. Muutoksia tehdään ajoneuvoihin jopa heti käyttöönoton jälkeen, mutta myös ennen käyttöönottoa, vaikkakin tämä on harvinaisempaa. Ajoneuvoihin tehdään karkeasti kahdentyyppisiä muutoksia: 1) ohjelmistomuutoksia moottorinohjaukseen ja 2) fyysisiä muutoksia pakokaasujen jälkikäsittelylaitteistoon. Kevyen kaluston puolella taustalla on usein moottoritehon kasvattaminen (ohjelmistomuutos) tai vanhempien autojen tapauksessa huolto- ja korjauskustannusten välttäminen (fyysinen muutos). Raskaan kaluston puolella taustalla on pyrkimys käyttö- ja huoltokustannusten pienentämiseen (ohjelmistomuutos tai fyysinen muutos) tai moottoritehon kasvattamiseen (ohjelmistomuutos).

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

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

Päästömanipulaatioiden kitkemisen haasteena on osaltaan valvonnan haasteellisuus. Päästömanipulaatioita voidaan havaita esimerkiksi katsastuksen sekä tienvarsitarkastuksen yhteydessä. Manipulaatioita on kuitenkin hyvin vaikea havaita määräaikaikatsastuksessa, koska nykyisiä katsastuksissa käytettäviä mittaustekniikoita ja mittauslaitteita ei ole suunniteltu havaitsemaan riittäväällä tarkkuudella esimerkiksi pienhiukkasten lukumäärää ja pienhiukkasten massaa. Ongelmallista on erityisesti se, että katsastuksessa ei muutoinkaan edes mitata ajoneuvon aiheut-

tamia päästöjä, vaan mittaukset suorittavat korjaamot. Korjaamot antavat mittauksesta todistuksen, joka tarkastetaan katsastusasemalla, mutta niiden tekemistä ei valvota juuri lainkaan. Tälläkin hetkellä päästömittauksia suorittavat korjaamot, jotka tekevät myös päästömanipulaatioita. Samoin haasteensa päästömanipulaatioiden havaitsemiseen tuo se, että määräaikaikatsastuksessa ei katsastusdirektiivin ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaan pitäisi käyttää työkaluja ajoneuvon osien purkamiseen tai irrottamiseen. Päästömanipulaatioihin käytettävät laitteistot ovat yleensä hyvin piilotettuja ajoneuvojen rakenteisiin tai toteutettu ohjelmistoin, joka vaikeuttaa niiden havainnointia. Tässä esityksessä ei kuitenkaan tarkemmin käsitellä määräaikaikatsastusta ja päästömanipulaatioiden havaitsemista, sillä Euroopan unionin liikkuvuuspaketin yhteydessä on tarkoitus lisätä katsastusdirektiivin päästömanipulaatioiden mittaamista koskevaa sääntelyä.

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

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

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

Päästömanipulaatioilla on haitallisia vaikutusta pääasiassa ajoneuvon lähipäästöjen määrään. Lähipäästöjä ovat etenkin typen oksidit (NOx) ja hiukkaspäästöt (PM). Näillä on ihmisille haitallisia terveysvaikutuksia ja ne saattavat pahentaa tiettyjä sydän- ja hengitystiesairauksia. Suomen ympäristökeskuksen mukaan lähipäästöistä aiheutuu Suomessa vuosittain useita satoja eneneikaisia kuolemantapauksia sekä vähintään kymmenien miljoonien eurojen taloudelliset menetykset lisääntyneen sairastamisen vuoksi (Suomen ympäristökeskus: [https://www.syke.fi/fi-FI/Tutkimus\\_kehittaminen/Tutkimus\\_ja\\_kehittamishankkeet/Hankkeet/Paastojen\\_alueellinen\\_skenaariomallinnus\\_FRES/Hiukkasten\\_terveysvaikutukset](https://www.syke.fi/fi-FI/Tutkimus_kehittaminen/Tutkimus_ja_kehittamishankkeet/Hankkeet/Paastojen_alueellinen_skenaariomallinnus_FRES/Hiukkasten_terveysvaikutukset)). Päästömanipulointi kasvattaa myös pakokaasupäästöjä, jotka ovat haitallisia ympäristölle. Päästömanipulaatiosta seuraavat

ympäristöhaitat ovat huomattavia. Esimerkinomaisesti, mikäli 20 prosenttia autoista olisi manipuloituja ja autojen hiukkas- ja typenoksidipäästöt olisivat 10-kertaiset, kokonaispäästöt liikenteessä olisivat 2,8-kertaiset siihen verrattuna, mitä ne olisivat ilman manipulaatiota.

## 2.2.2 Sääntelystä

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

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

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

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

Ajoneuvolain 6 §:ssä säädetään ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan ja varusteen myynnistä. Pääsääntönä on, että myytävän, rekisteröitävän tai käyttöön otettavan ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön on vastattava sille lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia. Lähtökohtaisesti pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmienkin tulisi siten olla vaatimustenmukaisia, eikä niitä saisi edes ajoneuvon käyttöönoton jälkeen manipuloida vaatimustenvastaisiksi. Nykyinen ajoneuvolain 6 §:n 3 momentti käytännössä mahdollistaa päästömanipulaatioihin liittyvien tuotteiden ja palveluiden myynnin. Säännöksen mukaan 6 §:n



1 ja 2 momenteissa tarkoitettu myynnin, luovuttamisen ja kaupan pitämisen kieltö ei koske sellaisia ajoneuvoja, järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia eikä varusteita, jotka käytössä kulumisen tai muun syyn vuoksi ovat alkuperäiseen tarkoitukseensa kelpaamattomia, jos tästä ilmoitetaan näkyvästi kaupan olevaan ajoneuvoon, järjestelmään, komponenttiin, erilliseen tekniseen yksikköön, osaan tai varusteeseen tai sen pakkaukseen tehdyllä merkinnällä tai jos muuten käy selvästi ilmi, että ajoneuvo, järjestelmä, komponentti, erillinen tekninen yksikkö, osa tai varuste myydään romuksi tai muuhun tarkoitukseen kuin sellaisenaan liikenteessä käytettäväksi. Käytännön tasolla kieltöä myydä päästömanipulaatioihin liittyviä tuotteita ja palveluita kierretään ”Ei tieliikennekäyttöön” tai vaihtoehtoisesti ”Ajoneuvo muutokatsastettava” maininnoilla sekä myynnin että asennuksen yhteydessä.

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

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

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

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

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

### **2.3 Automaation edistäminen**

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

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

#### **2.3.1 Kevyet automaattiset tavarankuljettimet**

Pienitehoiset, hitaasti liikkuvat tavarankuljettimet ovat myös nykyisin sallittuja ajoneuvolain 1 §:n 6 momentin tulkinnan perusteella. Niiden on katsottu olevan jalankulkua korvaavia liikkumisvälineitä, jolloin ajoneuvolaki ei koske niitä. Samoin perustein on tulkittu, että ne voivat käyttää jalkakäytävää. Kevyet tavarankuljettimet ovat yleensä etähallittuja laitteita, jotka kulkevat automaattisen ajojärjestelmän avulla. Ne voivat kuljettaa kevyitä kuormia, kuten ruokailauksia ravintoloista tai vähittäiskaupoista.

### 2.3.2 Koenerotodistusmenettelyn kehittäminen

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

Ajoneuvolain 116 §:ssä säädetään lisäksi mahdollisuudesta myöntää ajoneuvoja valmistavalle, myyvälle, varustavalle tai korjaavalle taikka kuljetustoimintaa harjoittavalle tai ajoneuvoihin kohdistuvaa tutkimustoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle enintään vuoden kerrallaan voimassa olevan koenerotodistus. Kyse on poikkeusmenettelystä, joka oikeuttaa Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäiseen käyttöön koenerotodistuksen avulla.

Lisääntyvää automaatiota hyödyntävien ajoneuvojen kokeellinen testaaminen on Suomessa tehty ajoneuvolain 116 §:n nojalla annettujen koenerotodistusten avulla. Suomessa on mahdollista testata automaattiajamista ja automaattiajoneuvoja Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä koenerotodistuksella ja todistukseen liittyvillä ajoneuvon kiinnitettävillä koekilvillä. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää tutkimus- ja kehitystoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle koenerotodistuksen, joka oikeuttaa ajoneuvon väliaikaiseen käyttöön liikenteessä koenerotodistuksen avulla. Koenerotodistuksen saa kuljettaa rekisteröimättömiä ja liikennekäytöstä poistettuja ajoneuvoja, kun kysymyksessä on todistuksen saajan harjoittamaan toimintaan välittömästi liittyvä ajoneuvon tai sen laitteiden tutkimukseen tai tuotekehittelyyn liittyvä koe.

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

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

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

kuljettaja on useimmiten ollut ajoneuvon sisällä, mutta erityisesti automaattisesti liikkuvien robotiajoneuvojen testeissä kuljettaja on ollut ajoneuvon ulkopuolella. Wienin tiesopimuksen muutoksen myötä on mahdollista käyttää myös ajoneuvoja, joissa automaattinen ajojärjestelmä hoitaa ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä ilman ihmiskuljettajaa. Suomi pyrkii olemaan automaatiokehityksen eturintamassa ja mahdollistamaan tällaisten ajoneuvojen käytön ja selkeyttämään sääntelyä tarvittavilta osin.

### 2.3.3 Vastikkeellisuus kokeiluissa

Ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa ja varustetta ei saa käyttää liikenteessä, jolle sitä ole asianmukaisesti hyväksytty liikenteeseen ajoneuvolain 5 §:n mukaan. Ajoneuvon hyväksyminen liikenteeseen voi tapahtua neljää eri väylää pitkin. Käytettävissä on: 1) EU-tyyppihyväksyntämenettely, 2) kansallinen piensarjatyypin hyväksyntä, 3) yksittäishyväksyntä tai 4) muutostarkastus. Näistä EU-tyyppihyväksyntämenettelyn edellytykset ovat tiukimmat, mutta hyväksyntä koskee koko ajoneuvotyyppiä ja on voimassa koko EU-alueella. Vastaavasti muutostarkastus on menettely, joka voi koskea vain yksittäistä ajoneuvoa ja on voimassa ainoastaan Suomessa.

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

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

### 2.3.4 Mahdollisuus poiketa ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

Tieliikenteen automaation keihäänkärkenä olevat automaattiset pienlinja-autot vastaavat huonosti nykyisiä ajoneuvoluokkia, koska niissä on vähemmän asiakaspaikkoja kuin linja-autoissa, mutta toisaalta osa asiakaspaikoista saattaa olla seisomapaikkoja, minkä johdosta ne eivät kuulu henkilöautoihinkaan. EU:ssa on parhaillaan käynnissä työ tällaisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnän mahdollistamiseksi, ja vuoden 2022 loppupuolella odotetaan myös komission esitystä ajoneuvoluokkien muokkaamisesta vastaavasti. Tulee kuitenkin kestäämään joitakin vuosia, ennen kuin säännökset on hyväksytty ja voimassa. Siksi on tarpeen järjestää ylimenokauden ratkaisu rajatulle määrälle automaattiseen joukkoliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen osalta.

## 2.4 Ajonaikaiset kulutustiedot

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

Täytäntöönpanoasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on kerättävä tiedot todellisesta ajonaikaisesta polttoaineen- ja energiankulutuksesta osana Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU mukaisesti tehtäviä katsastuksia. Todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot on luettava käyttämällä ajoneuvon sähköiseen liitäntään kytkettävää laitetta, kuten OBD-skanneria. Käytettävän laitteen avulla on voitava lukea tiedot sellaisina kuin ne on kirjattu ajoneuvon asennettuun polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteeseen (On-Board Fuel Consumption Measurement eli OBFCM-laitteisto).

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

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

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

## **2.5 Muut korjaukset**

### *Rekisteröintitodistus*

Voimassa olevan ajoneuvolain 96 §:n mukaisesti rekisteröintitodistuksen I osa annetaan rekisteri-ilmoituksen yhteydessä ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Tällaisia ajoneuvoja ovat käytännössä M2-, M3-, N2-, N3-, O3- ja O4-luokan ajoneuvot sekä vastaavat vanhemmat ajoneuvoluokat. Vastaavaa sääntelyä ei tällä hetkellä ole muita ajoneuvoja koskien, eikä sääntelyllä katsota olevan saavutettavissa sellaista hyötyä, jota säännöksellä on tavoiteltu, erityisesti ympäristönäkökulmat sekä sähköisten palveluiden kehittyminen ja yleistyminen huomioiden. Voimassa olevan sääntelyn tarkoituksena on ollut ensisijaisesti yksinkertaistaa menettelyä ammattiliikenteen osalta, mutta sähköisen asioinnin palveluiden kehityksen myötä sääntöksen tarveperusteinen käyttöala on ajan myötä kaventunut, eikä automaattista tulostustoimintaa ole tarkoituksenmukaista jatkaa erityisesti siitä aiheutuvien kielteisten ympäristövaikutusten johdosta.

### *Sotilasajoneuvot*

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

Kun ajoneuvolakia ryhdyttiin uudistamaan, uudistusta koskevassa eduskuntakäsittelyssä ajoneuvolain systematiikan todettiin muuttuvan siinä määrin, ettei aiempi puolustusministeriön asetuksenantovaltuus olisi enää lakiteknisesti mahdollinen ajoneuvolaissa. Puolustusministeriön esityksestä eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta katsoi mietinnössään (LiVM 19/2019 vp), että sotilasajoneuvoista olisi säädettävä omassa laissaan. Ajoneuvolakiehdotuksesta poistettiin pykälät koskien sotilasajoneuvon määritelmää, sotilasajoneuvoja koskevia poikkeuksia, sotilasajoneuvorekisteriä ja toisen valtion sotilasajoneuvoja. Lakiesitykseen sisältyi siirtymäsäännös, jonka perusteella sotilasajoneuvoja koskeva puolustusministeriön asetustasoisen sääntely jäi voimaan, kunnes siitä toisin säädetään tai määrätään. Puolustusministeriön arvion mukaan sotilasajoneuvojen käyttö ja puolustusvoimien toiminta voisivat jatkua ongelmattomasti kyseisen alemman asteisen sääntelyn perusteella siihen saakka, kunnes sotilasajoneuvoja koskeva laki saataisiin voimaan. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti välttämättömänä, että puolustusministeriö aloittaisi mahdollisimman pian sotilasajoneuvoja koskevan lainsäädännön valmistelun yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kanssa.

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

### *Pelastusauto*

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

Pelastustoimen uudistuksessa pelastustoimen järjestäminen siirretään 1.1.2023 alkaen kunnilta hyvinvointialueille, 22 kuntien ja kuntayhtymien ylläpitämää pelastuslaitosta lakkautetaan ja hyvinvointialueet perustavat itse omat viranomaisorganisaationsa. Pelastuslaitokset hoitavat jatkossakin pelastustoimen käytännön tehtävät alueellaan. Pelastustoimen lisäksi pelastuslaitokset voivat hoitaa ensivaste- ja ensihoitotehtäviä, jos hyvinvointialue niin päättää. Voimaantulon mukaan kunnan järjestämän pelastustoimen käytössä oleva irtain omaisuus, pelastusautot mukaan lukien, siirtyvät hyvinvointialueelle 1.1.2023.

Hallituksen esityksessä eduskunnalle sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen lainsäädäntöön sekä eräihin muihin lakeihin tehtävistä muutoksista hyvinvointialueiden perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen järjestämisen uudistusta koskevasta lainsäädännöstä johtuen (HE 56/2021 vp) esitetään muutoksia hyvinvointialueiden perustamisesta ja terveydenhuollon ja pelastustoimen järjestämisen uudistuksesta johtuen. Tässä yhteydessä ei

ole huomattu, että ajoneuvolain 30 §:n 1 momentti tulisi muuttaa niin, että pelastusautolla tarkoitettaisiin myös muuta M- tai N-luokan ajoneuvoa, joka on hyvinvointialueen pelastuslaitoksen hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin.

#### *Sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus*

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

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen (EU/2018/858) 37 artiklan mukaisesti valmistajan on viimeistään 5.7.2026 lähtien asetettava ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistus kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksynnän myöntäneen hyväksyntäviranomaisen saataville strukturoituna tietona sähköisessä muodossa. Samalla valmistaja vapautetaan puiteasetuksen 36 artiklan 2 kohdan mukaisesti 5.7.2026 lukien velvollisuudesta toimittaa paperimuodossa esitetty vaatimustenmukaisuustodistus jokaisen ajoneuvon mukana, jos tieto toimitetaan sähköisessä muodossa. Puiteasetuksella veloitetaan lisäksi jäsenvaltiot rakentamaan tietoverkkonsa organisaatio ja rakenne siten, että sen on mahdollista viimeistään 1.9.2025 lähtien ottaa vastaan vaatimustenmukaisuustodistuksia vaaditusti strukturoituna tietona sähköisessä muodossa.

#### *Katsastukseen ja ulkomaisen ajoneuvon käyttämiseen liittyvä sääntely*

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

Ajoneuvolain 6 luvussa säädetään ajoneuvon katsastuksesta. Eri katsastuslajeja ovat rekisteröintikatsastus, määräaikaiskatsastus, muutostarkastus, valvontakatsastus ja kytkentäkatsastus. Luvussa säädetään katsastuslajeittain katsastusvelvollisuudesta, katsastuksen sisällöstä sekä ajoneuvon hyväksymisestä tai hylkäämisestä katsastuksessa. Lisäksi luvussa säädetään muun muassa ajoneuvon määrittämisestä ajokieltoon määräaikaiskatsastuksen yhteydessä. Ajoneuvolain katsastussäännökset ovat osaltaan monitulkintaisia tai epäselviä, johtuen osaltaan monimutkaisesta ja osittain puutteellisesta katsastuslajien välisestä 164 §:n mukaisesta viittausrakenteesta, jonka seurauksena kaikilla katsastuslajeilla ei ole annettu aineellisia säännöksiä lain tasolla. Ajoneuvolain 164 §:n mukaisesti rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastukseen sovelletaan, mitä 153, 156–158 ja 162 §:ssä säädetään. Lisäksi pykälässä annetaan erinäisiä poikkeavia säännöksiä tiettyjä katsastuslajeja koskien. Pykälän mukaan rekisteröintikatsastuksen saa kuitenkin 153 §:ssä säädetystä poiketen suorittaa. Muutos- ja kytkentäkatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuden luokitukseen sekä ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen muutos- ja kytkentäkatsastuksessa sovelletaan puolestaan, mitä luokituksesta, hyväksymisestä ja hylkäämisestä määräaikaiskatsastuksessa 154 ja 155 §:ssä säädetään.

Ajoneuvolain 82/2021 säätämisen yhteydessä katsastusta koskeviin säännöksiin tehtiin lukuisia päivityksiä ja lakitekniisiä muutoksia, mutta osa sisällöllisistä muutoksista siirrettiin valmisteltavaksi loppuun erillisessä ajoneuvolain korjaussarja -hankkeessa.

## *Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*

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

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 231 §:ssä säädetään tiedonluovutuksen rajoittamisesta liikenneasioiden rekisteristä. Liikenteen palveluista annettua lakia muutettiin lailla 301/2018 (liikennekaari II), jolloin lainsäädäntöä muutettiin osaltaan myös tiedonluovutuksen rajoitusten osalta. Pykälän 3 momentissa todetaan, että turvakiellon kohteena olevien tietojen käsittelystä säädetään väestötietojärjestelmästä ja Digi- ja väestötietoviraston varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 ja 37 §:ssä. Säännökseen on lakimuutoksen yhteydessä lisätty säännökset, joiden myötä turvakiellon ala luovutusrajoitusten osalta liikenneasioiden rekisteriin siirron yhteydessä on laajennettu kattamaan laajalti luonnollisen henkilön nimi. Lain esitöiden (HE 145/2017 vp) mukaan turvakiellon alan laajennuksen kattamaan luonnollisen henkilön nimi on katsottu olevan tarpeen muun ohella siksi, että ajoneuvoa ei voitaisi ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella yhdistää turvakiellon alaiseen ajoneuvon omistajaan tai haltijaan.

### **3 Tavoitteet**

#### **3.1 Päästömanipulaatiot**

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

#### **3.2 Automaation edistäminen**

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



vaan pikemminkin se korostuu yhä enemmän, koska tulevaan kehitykseen liittyy yhä paljon epävarmuuksia.

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

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

### **3.3 Käyttövoimien salliminen (konversiot)**

Käyttövoimien muutoksien eli konversioiden edistämisen tavoitteena on liikenteen päästöjen vähentäminen, josta on linjattu valtioneuvoston periaatepäätöksessä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (ns. Fossiilittoman liikenteen tiekartta). Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjataan, että liikenteen päästövähennysten edistämiseksi selvitetään ja otetaan käyttöön toimia, joilla voidaan edistää konversioiden tekemistä entisestään. Tällainen toimi on esimerkiksi etanolikonversioiden lähipäästöjen hyväksymismenettelyn kehittäminen ja keventäminen. Tarkoituksena on sallia konversiot teknologianeutraalisti kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin. Lisäksi tavoitteena on, että ajoneuvojen konversiot toteutetaan turvallisesti. Lisäksi esityksellä ajantasaistetaan kansallinen lainsäädäntö vastaamaan alan eurooppalaista sääntelyä.

### **3.4 Muut korjaukset**

Esityksen tavoitteena on lisäksi sujuvoittaa sääntelyä sekä poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulokinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia ehdotuksen mukaisilla teknisillä korjauksilla. Tavoitteena on esimerkiksi selkeyttää ajoneuvolain 5 lukua, jossa säännellään ulkomaalaisen ajoneuvon käyttöä Suomessa sekä ajoneuvolain 6 lukua, jossa säännellään katsastuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto huomautti HE 177/2020 lausuntokierroksella katsastuslainsäädäntöön jääneistä keskeistä sisältöä koskevista katvealueista. Tämän esityksen tavoitteena olisi erityisesti katsastuslajien keskinäisen epäselvän viittausrakenteen purkaminen siten, että jatkossa säännökset olisivat luettavissa suoraan lainsäädännöstä katsastuslajeittain. Esityksen tavoitteena on lisäksi huomioida puolustusministeriön valmistelutyö sotilasajoneuvoja koskevaksi uudeksi lainsäädännöksi ja toteuttaa tarpeelliset muutokset ajoneuvolakiin. Esityksellä pyritään osaltaan selkeyttämään ajoneuvoja ja sotilasajoneuvoja koskevaa sääntelyä.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

#### **4.1.1 Päästömanipulaatiot**

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

Esityksessä ehdotetaan, että talouden toimijan osoittaisi sen, että myynnin tai asentamisen kohteena olevan tuotteen asentamisesta ajoneuvoon ei seuraisi, että ajoneuvo ei enää täyttäisi vaatimuksia, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty. Näyttötaakka asiassa olisi talouden toimijalla. Näyttötaakka olisi siten käänteinen ajoneuvolain muihin näyttövelvoitteisiin nähden. Esityksessä ehdotetaan lisäksi sanktiota talouden toimijalle lainkohdan rikkomisesta. Talouden toimija voitaisiin määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoisi 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa. Ehdotus on tarpeen nykytilan selkeyttämiseksi. Tälläkin hetkellä talouden toimijalle voidaan määrätä seuraamusmaksu kielletystä ajoneuvon muuttamisesta ajoneuvolain 189 §:n 6 kohdan mukaisesti. Lain kohta koskee kuitenkin tällä hetkellä ajoneuvon muuttamista. Tällä ehdotuksella täsmennettäisiin kyseistä lainkohtaa tuomalla nimenomaisesti esiin, että myös päästömanipulaatioiden myyminen ja asentaminen ovat kiellettyä ja sanktioitua toimintaa. Tarkoituksena on, että talouden toimijan toimesta tapahtuva myynti ja asentaminen pelkän myymisen sijaan on kiellettyä. Sääntely on tarpeen, sillä yrityksiä, jotka myyvät ja asentavat ajoneuvoihin päästömanipuloitajeja, ei tällä hetkellä juurikaan valvota. Yritykset eivät joudu kantamaan päästömanipulaatioiden teettämisestä ja niistä koituvista riskeistä ja haitoista mitään vastuuta. Tarkoituksenmukaista olisikin vierittää vastuuta yrityksille. Ennaltaehkäisevä puuttuminen päästömanipulaatioiden myynti- ja asennusvaiheeseen olisi tehokkain keino kitkeä ongelmaa.

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

Esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 300 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää liikenteessä ajoneuvoa, jota on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että liikennevirhemaksu voidaan määrätä sen maksettavaksi, joka on liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jonka ajoneuvoa on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Jos liikennevirhemaksu määrätään oikeushenkilölle, liikennevirhemaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos liikennevirhemaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, liikennevirhemaksu voi olla enintään 3 000 euroa.

Esityksen mukaan sekä kuljettajalle että ajoneuvon omistajalle tai haltijalle voidaan määrätä liikennevirhemaksu. Oikeushenkilölle määrättävä maksu olisi suurempi kuin luonnolliselle henkilölle. Tämä on perusteltua siitä syystä, että etenkin kuljetusyrietykset saattavat saada huomattavaa taloudellista hyötyä, kun yritysten ajoneuvoja on päästömanipuloitu. Ajoneuvolaissa on jo raskaaseen kalustoon koskeva päästömanipulaatioiden kieltäminen reagenssien osalta, mutta sakkorangaistusta voidaan pitää päästömanipulaatiotoiminnan suhteen lievänä seuraamuksena. Koska poliisi on liikennettä valvova viranomaisena, on perusteltua, että poliisi myös valvoisi liikenteessä päästömanipulaatioita ja voisi määrätä niistä liikennevirhemaksun. Kuten esityksessä on aikaisemmin tuotu esiin, ajoneuvoihin tehtäviä päästömanipulaatioita on hankala havaita ja valvoa. Siksi on välttämätöntä, että liikennevirhemaksu olisi määrältään tuntuva, jotta se olisi tehokas ja ennaltaehkäisevä. Toisaalta maksun tulee olla oikeasuhtainen ajoneuvolain muuhun seuraamussääntelyyn. Päästömanipulaatiot ovat lähtökohtaisesti tahallisesti teetettyjä, ja niistä aiheutuu haittaa ympäristölle sekä ihmisen terveydelle. Teon moitittavuuteen nähden ehdotettujen sanktioiden suuruus on perusteltua sekä ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle, haltijalle että taloudelliselle toimijalle. Tämän hetkinen sääntely ei kohdistu tarpeeksi selvästi päästömanipulointeihin eikä sen avulla pystytä kitkemään ajoneuvoihin tehtäviä manipulointeja tarpeeksi tehokkaasti. Oikeustilan selkeyttämiseksi on tarpeen täsmentää ajoneuvolaissa sitä, että päästömanipulaatio on kiellettyä toimintaa. Ilmiön tehokkaaksi kitkemiseksi tuntuvat sanktiot sekä palveluntarjoajalle että ajoneuvon omistajalle, kuljettajalle tai haltijalle ovat välttämättömiä. Ajoneuvojen päästötavoitteiden toteutumisen varmistamisen ja perustuslain 20 luvun 2 §:ssä tarkoitetun jokaisen oikeuden terveelliseen ympäristöön turvaamisen näkökulmasta ei voida pitää tarkoituksenmukaisena, että voimassa oleva oikeustila mahdollistaa päästömanipulaatiotoiminnan nykyisessä laajuudessaan. Päästömanipulaatiota koskevasta nimenomaisesta kiellosta ja siihen liittyvästä seuraamusmaksusta säättäminen toteuttaisi asianmukaisella tavalla sääntelyn yleis- ja erityisestävää vaikutusta.

Esityksen tavoitteena on ennaltaehkäistä kiellettyä toimintaa asettamalla päästömanipulaatiota koskeville rikkomuksille tuntuvat sanktiot. Sanktioinnin tavoitteena on vaikuttaa etenkin alan liiketoimintaan. Uuden sääntelyn tavoitteena on siten lisätä palveluntarjoajien tietoisuutta kielletystä toiminnasta sekä lisätä niiden vastuuta kielletyn toiminnan seuraamuksista. Sanktiosääntelyllä tavoitellaan myös alan toimijoiden välistä yhdenvertaisuutta. Uusien tarkennettujen säännösten ja määräysten mukaisesti toimivat palveluntarjoajat eivät olisi taloudellisesti heikommassa asemassa suhteessa päästömanipulaatiotoiminnan kautta kustannushyötyjä hakeviin toimijoihin. Sanktiosääntely toteuttaisi myös ympäristöä koskevia tavoitteita, koska päästömanipulaatiotoiminta oletettavasti vähentyisi.

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

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

henkilöautoihin tehtäviin päästömanipulointeihin. Sääntelyn ensisijaisena kohteena eivät olisi esim. mopot.

#### 4.1.2 Automaation edistäminen

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

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

Ajoneuvolakiin lisättäisiin uusi 116 a §, jossa säädettäisiin automaattisilla ajojärjestelmillä varustettujen ajoneuvojen kokeiluista ja testaamisesta Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän koenumerotodistuksen perusteella. Itse menettely on vanhaa perua, ja sen avulla on muun muassa voitu käyttää tilapäisesti rekisteristä poistettuja ajoneuvoja sekä tehdä aikaisempaa tuotekehitystä ajoneuvoilla, joita ei ole tyyppihyväksytty. Menettely on toiminut hyvin tällaisten ajoneuvojen osalta, eikä sitä ole tarve muuttaa. Sen sijaan automaattisten ajoneuvojen turvalliseen testaamiseen on tarve luoda tarkennetut menettelyt, joiden avulla erityisesti varmistetaan Liikenne- ja viestintäviraston oikeus saada tarvittavat tiedot kokeilun tai testaamisen arviointiin. Lisäksi pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta keskeyttää koe tarvittaessa välittömin vaikutuksin sekä toimijan raportointivelvollisuudesta.

Uuden 116 a §:n nojalla testattavat ajoneuvot eivät useinkaan täytä ajoneuvolaissa asetettuja teknisiä vaatimuksia, sillä niitä ei ole vielä tyyppihyväksytty. Tämän johdosta on tarkoituksenmukaista todeta, että tällaisiin ajoneuvoihin sovelletaan ainoastaan muutamia ajoneuvolain säännöksiä, joista keskeisin on 3 §. Kyseessä on yleinen liikenneturvallisuuteen liittyvä vaatimus, josta ei voida poiketa edes ajoneuvoja testattaessa ja kokeiluja suoritettaessa.

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

Nykyinen liikenteen palveluista annetun lain 17 § 1 momentin mukainen rekisteröintivaatimus on johtanut siihen, että automaattisten ajoneuvojen kokeilut ovat keskittyneet puhtaasti tekniseen testaamiseen, eikä liiketoimintamallien kehittäminen kokeilujen avulla ole ollut mahdollista. Koska automaattisilla ajoneuvoilla tehtävillä liikkumisen palveluilla voidaan merkittävästi täydentää liikkumispalveluiden valikoimaa muun muassa syöttöliikenteessä, haja-asutusalueilla ja kohdennettujen palveluiden tarjonnassa, lakimuutos on tarpeellinen. Liiketoimintamallien testaamisen avulla pyritään edistämään automaattisten ajoneuvojen avulla tarjottavien liikkumisen palveluiden kehittämistä osaksi toimivaa liikennejärjestelmää.

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

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

#### 4.1.3 Ajonaikaiset kulutustiedot

Esityksellä päivitetäisiin kansallinen lainsäädäntö vastaamaan henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen ((EU) 2021/392) sääntelyä. Ajonaikaisten kulutustietojen seuranta- ja ilmoitusmenettelyillä pyritään varmistamaan päästöjen raja-arvoasetuksen täytäntöönpano uusien henkilö- ja pakettiautojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä määritettäessä.

Esityksessä ehdotetaan ajoneuvolakiin lisättäväksi uusi pykälä, jossa veloitettaisiin keräämään määräaikaishuolokatsastuksen yhteydessä ajoneuvosta todellisia ajo-olosuhteita edustavat kulutustiedot ja toimittamaan ne Liikenne- ja viestintävirastolle, joka toimittaisi ne edelleen komissiolle. Lisäksi ajoneuvolakiin sekä ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi täsmennyksiä, jotka mahdollistaisivat tietojen keräämisen ja tallennuksen myös käytännössä. Ehdotetuilla pykälämuutoksilla tehtäisiin kansalliseen lainsäädäntöön ne muutokset, joita henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta annettu täytäntöönpanoasetus edellyttää. Esityksessä ei ehdoteta kansallisia lisävaatimuksia.

Ajonaikaisten kulutustietojen seuraamisen avulla voidaan arvioida CO<sub>2</sub>-päästöjen raja-arvojen vaikuttavuutta sekä tarjota kuluttajille ja ajoneuvojen omistajille tietoa ajoneuvojen todellisista päästöistä ja polttoainekulutuksesta. Päästöjen seuranta tuottaa Euroopan tasolla tärkeää tietoa ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävien keinojen suunnittelun tueksi.

#### 4.1.4 Muut korjaukset

##### *Rekisteröintitodistus*

Voimassa olevan lain 96 § mukaisesti rekisteröintitodistuksen I osa annetaan rekisteri-ilmoituksen yhteydessä ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille. Sääntelyllä ei ole todettu olevan saavutettavissa sellaista hyötyä, jota säännöksellä on tavoiteltu, erityisesti ympäristönäkölle sekä sähköisten palveluiden kehittyminen ja yleistyminen huomioiden. Sääntelyn tavoitteena on ollut ensisijaisesti yksinkertaistaa menettelyä ammattiliikenteen osalta, mutta sähköisen asiointin palveluiden kehityksen myötä säännöksen tarveperusteinen käyttöala on ajan myötä kaventunut, eikä automaattista tulostustoimintaa ole tarkoituksenmukaista jatkaa erityisesti siitä aiheutuvien kielteisten ympäristövaikutusten johdosta.

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

#### *Sotilasajoneuvot*

Esityksessä ehdotetaan muutoksia ajoneuvolain 7, 14, 32, 112, 134 ja 135 pykäliin. Lisäksi uuteen 1 a pykälään lisättäisiin sotilasajoneuvoja koskeva kohta 1 sekä 2 §:n määritelmiin uusi 36 a määritelmä koskien sotilasajoneuvorekisteriä. Muutosten tarkoituksena on toteuttaa ne vaadittavat muutokset ajoneuvolakiin, jotta puolustusministeriön valmistelussa oleva hallituksen esitys sotilasajoneuvoihin liittyvästä lainsäädännöstä huomioitaisiin tarpeellisin osin ajoneuvolaissa. Tässä esityksessä ehdotettavat muutokset ovat perusteltuja, koska niillä selkeytetään oikeustilaa ja sotilasajoneuvojen sekä Puolustusvoimien ajoneuvojen sääntelyä.

#### *Pelastusauto*

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

#### *Sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus*

Esityksellä tehtäisiin Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen (EU/2018/858) 37 artiklan vaatimat muutokset sähköistä vaatimustenmukaisuustodistusta koskeviin säännöksiin, jotta kansallisella viranomaisella olisi jatkossa selkeät lainsäädännön tasolla tunnistetut valmiudet ottaa vastaan vaatimustenmukaisuustodistuksia autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksella edellytetyssä sähköisessä muodossa määräaikaan mennessä. Lisäksi ennakoilmoituksen tekijälle säädettäisiin selkeät lainsäädännöllä turvatut menettelysäännöt. Uudella sääntelyllä tuettaisiin ensisijaisesti oikeustilan selkeyden tavoitteita ja helpotettaisiin lainsoveltamista. Lisäksi säännöksillä tavoitellaan lainsäädännön ajantasaisuutta ja sovellettavuutta. Säännöksillä voitaisiin lisäksi vaikuttaa myönteisesti datan laadun yhdenmukaisuuteen Unionin alueella. Muutos myös parantaisi entisestään ennakoilmoitusprosessin sujuvuutta, kun tarpeettomista välivaiheista voitaisiin luopua.

#### *Katsastukseen ja ulkomaisen ajoneuvon käyttämiseen liittyvä sääntely*

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

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

#### *Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 231 §:n 3 momenttia ehdotetaan muutettavan tarkemmin vastaamaan säännöksen tarkoitusta luonnollisen henkilön nimeä koskevan tiedonluovutuksen rajoitusten osalta. Muutoksen myötä turvakiellon alaisen luonnollisen henkilön nimen luovutuksen rajoitukset koskisivat jatkossa aiempaa selkeämmin nimenomaisesti sääntelytarpeen perusteella lain 227 §:n 1 momentin 2-4 kohdassa, 228 ja 229 §:ssä tarkoitettussa tilanteessa säädettyjä tiedonluovutusperusteita, joiden mukaan tiedonluovutuskielto kattaisi henkilön kotikunnan, asuinpaikan, osoitteen ja muun yhteystiedon ohella henkilön nimen.

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

#### *Käyttövoimien salliminen (konversiot)*

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

#### *Seuraamuskollegio*

Liikenne- ja viestintävirasto toimii muiden tehtäviensä ohella toimialansa valvontaviranomaisena. Virasto huolehtii esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 2 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan liikenteen ja sähköisen viestinnän valvontatehtävistä sekä mainitun momentin 12 kohdan mukaan lisäksi meriliikenteen ohjauksen toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä.

Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuuluu myös joiltain osin toimivalta määrätä hallinnollisia seuraamusmaksuja. Esimerkiksi ajoneuvolain (82/2021) 189 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä talouden toimijalle enintään 30 000 euron seuraamusmaksun. Hallinnollisia seuraamuksia koskevien sääntelyperiaatteiden mukaan seuraamuksen määräämistoimivalta on yleensä perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja (Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintö. Oikeusministeriö, Mietintöjä ja lausuntoja 52/2018, s. 41.)

Liikenne- ja viestintävirasto toimii valvonnan ohella myös norminantoviranomaisena. Esimerkiksi luotsauslain (940/2003) 21 §:n mukaan liikenne- ja viestintävirasto toimii luotsausta koskevana norminantoviranomaisena. Samoin virastolla on ajoneuvolaissa useita määräyksenanto-

valtuuksia. Perustuslain 3 §:n 2 momentin vallanjakoperiaatteen ja 21 §:n oikeusturvaperusoi-keuden kannalta ei ole yksiselitteistä, voiko tietyn alan norminantoviranomainen toimia sekä valvontaviranomaisena että hallinnollisen seuraamusmaksun määräävänä viranomaisena tilan-teessa, jossa seuraamus määrättäisiin osin sellaisten normien rikkomisesta, jotka seuraamuksen määräävä viranomaisena on määritellyt. Tämänkaltainen viranomaisen toimivallan kasvamiseen liittyvä ongelma on tulisi järjestää asianomaisen viranomaisen seuraamuksen määräämistoimi-valtaa koskevin organisatorisin toimenpitein.

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 7 §:n mukaan viraston pääjohtaja ratkaisee viras-tolle kuuluvat asiat, joita ei ole säädetty tai viraston työjärjestyksellä määrätty muun virkamie-hen ratkaistavaksi. Jos seuraamusmaksun määräämisen katsottaisiin olevan pääjohtajalle kuu-luva asia, olisi tarvittaessa annettava säännökset siitä, että seuraamusmaksun määräämistä kos-keva päätös tehdään esittelystä. Sääntelymallia, jonka mukaan viraston pääjohtaja yksin päät-täisi seuraamus-maksusta, ei kuitenkaan voida pitää vallanjakoperiaatteen ja oikeusturvan edel-lytysten kannalta parhaana mahdollisena mallina edellä mainituista viranomaisten toimivallan kasautumiseen liittyvistä syistä johtuen.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään pitänyt perustuslain 21 §:ssä säädetyn oikeusturvan vastaisena sellaista hallinnollisen seuraamusmaksun määräämismenette-lyä, jossa euromäärältään huomattavan seuraamusmaksun määrääminen olisi ollut yhden virka-miehen tehtävänä (PeVL 14/2018 vp, s. 19–20 ja PeVL 24/2018 vp, s. 2–3). Valiokunta katsoi, että tällaisessa tilanteessa oikeusturvaan liittyvät näkökohdat korostuvat ja että ne tulevat pa-remmin otetuiksi huomioon, jos seuraamusmaksun määräämisestä päättäminen säädetään mo-nijäsenisen elimen toimivaltaan kuuluvaksi. Vaikka voimassa oleva lainsäädäntö sisältää tiet-tyjä euromäärältään melko huomattavia seuraamusmaksuja, joiden määrääminen on osoitettu hallintoviranomaiselle ilman kollegiaalista päätöksentekomenettelyä, euromäärältään kymme-nien tuhansien seuraamus-maksujen määräämismenettelyn osoittamista monijäseniselle toimie-limelle olisi pidettävä asianmukaisimpana ratkaisuna.

Esityksessä ehdotetaankin sääntelymallia, jossa Liikenne- ja viestintävirastoon perustettaisiin kolmen hengen kokoonpanosta muodostuva seuraamuskollegio, joka tekisi päätöksensä esitte-lystä. Monijäseninen seuraamuskollegio, joka organisatorisesti järjestettäisiin viranomaisen norminanto-toimivallasta erilliseksi, riittäisi turvaamaan myös seuraamuksen määräämistoimi-vallan riittävän erillisyyden viranomaisen muusta toimivallasta. Vallanjako-opin ja siten oikeus-turvan toteutumisen kannalta olisi kuitenkin välttämätöntä, että seuraamuskollegio olisi erillään ja riippumaton suhteessa viraston norminantovaltaan. Tämä taattaisiin sillä, että kollegion jäse-net eivät itse saisi olla mukana antamassa sellaisia määräyksiä, joiden rikkomisesta kollegio voisi määrätä hallinnollisen seuraamusmaksun. Asiasta määrättäisiin tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksellä.

#### **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

Ajoneuvojen päästömanipulaatiosta aiheutuu haittaa ihmisten terveydelle ja haitallisia päästöjä ympäristölle. Ehdotuksen mukaisilla ajoneuvojen päästömanipuloinnin kieltoon ja sanktiointiin kohdistuvilla säännöksillä olisi pääasiallisesti positiivisia vaikutuksia ihmisten terveyteen, ym-päristön hyvinvointiin ja tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin elinkeinonharjoittajien välillä.

Ehdotuksen päästömanipulointeihin kohdistuvalla sääntelyllä olisi vaikutuksia päästömanipu-lointeja myyvien ja asentavien tahojen toimintaan sekä päästömanipuloituja ajoneuvoja käyttä-viin luonnollisiin ja oikeushenkilöihin. Ehdotuksen mukaisesta päästömanipulaatiosta ajoneu-von kuljettajalle, omistajalle ja pysyvälle haltijalle sekä taloudelliselle toimijalle määrättävät



nykyistä korkeammat hallinnolliset seuraamusmaksut johtaisivat todennäköisesti päästömanipulointien myymisen ja asentamisen vähentymiseen sekä päästömanipuloidun ajoneuvon käytön vähentymiseen. Korkeampi sanktio loisi pelotevaikutusta sekä taloudellisille toimijoille että luonnollisille henkilöille. Päästömanipuloinnin selvempi kieltäminen lainsäädännössä on tarpeen, koska oikeustila ei ole ollut tulkinnallisesti selkein mahdollinen. Esityksen ehdotuksilla oikeustilaa selvennettäisiin ja sääntelystä tulisi tarkempaa ja ennakoitavampaa.

#### 4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

##### *Päästömanipulaatiot*

Liikenne- ja viestintäministeriön ajoneuvojen päästömanipulaatiot Suomessa –arvioinnista saadun lausuntopalautteen perusteella päästömanipulaatiolaitteiden myynnin ja asentamisen kieltämistä pidetään yhtenä tehokkaimmista vaihtoehdoista päästömanipulaatioihin ja niistä aiheutuviin päästöihin puuttumiseksi. Ehdotuksen virkamiesvalmistelussa on myös päädytty siihen, että päästömanipulointien kieltäminen, päästömanipulointien myynnin ja asentamisen kieltäminen sekä näiden tekojen sanktiointi ovat tarpeen, jotta ilmiöön on mahdollista puuttua.

Esityksen mukaisilla ehdotuksilla olisi vaikutusta taloudellisiin toimijoihin, kuten kuljetusyrityksiin sekä päästömanipulointeja myyviin ja asentaviin toimijoihin. On odotettavissa, että uusi sääntely vähentäisi päästömanipulointeihin perustuvaa liiketoimintaa ja näin ollen vaikuttaa taloudellisiin toimijoihin niin, että niiden toiminnasta saama taloudellinen hyöty pienenee tai häviää. Esityksen ehdotukset edesauttaisivat tasapuolisten kilpailunedellytysten kehittymistä taloudellisten toimijoiden välillä, kun toimijan ei ole mahdollista saada lainvastaisella toiminnallaan taloudellista hyötyä. Ammattiliikennettä harjoittavat kuljetusyritykset saavat päästömanipulointien avulla kilpailuetua liiketoiminnassaan. Ehdotuksen mukaisilla sanktioilla pystyttäisiin nykyistä paremmin ottamaan huomioon päästömanipuloinneilla tavoiteltu ja saatu hyöty ja luomaan suurempaa pelotevaikutusta, joka osaltaan vähentäisi päästömanipulointien tekemistä.

##### *Automaation edistäminen*

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

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

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

Esityksen voidaan arvioida vaikuttavan positiivisesti uusien markkinoiden syntymiseen, markkinarakenteiden uudistumiseen ja palvelujen kehittymiseen, markkinoiden toimintaan (esim. markkinoiden avaaminen ja uusien toimijoiden pääsy markkinoille), kannusteisiin ja mahdollisuuksiin kokeilla, pilotoida ja/tai tuoda markkinoille uudenlaisia ratkaisuja sekä TKI-infrastruktuureihin (pääsy TKI-infrastruktuureihin, TKI-infrastruktuurien kehittyminen) (Gaia Consultingin syksyllä 2021 toteuttama innovaatiovaikutusten arviointi, joka tehtiin osana laajempaa työ- ja elinkeinoministeriön tilaamaa hanketta ”Säätelyn innovaatiovaikutusten pilotti”). Laajempi kokeilu- ja testaustoiminta luo mahdollisuuksia suomalaiselle innovaatiotoiminnalle eri sektoreilla, kuten matkustus ja logistiikkapalveluissa, elektroniikka- ja ohjelmistoalalla kuin myös telekommunikaatio-, datapalvelu- ja digitaalisen median sektoreilla.

#### *Ajonaikaiset kulutustiedot*

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

Kyseessä on poikkeuksellinen ja uusi tehtävä katsastusalalle. Tietojen keruu tulee toteuttaa määräaikaikatsastuksen yhteydessä, mutta se ei kuitenkaan ole osa lakisääteistä määräaikaikatsastusta, sillä se ei voi vaikuttaa ajoneuvon hyväksymiseen tai hylkäämiseen katsastuksessa. Vastavaanlaisia tehtäviä ei juurikaan ole ollut aikaisemmin.

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

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

Katsastusten hintojen nousun määrä riippuu siitä, miten hinnoittelu toteutetaan. Mikäli hintapaine kohdistuu vain uusien autojen katsastuksiin, arvion mukaan katsastushintoihin voisi kohdistua noin 5 – 10 euron korotuspaine. Mikäli kaikkien määräaikaikatsastusten hinnat nousisivat, vaikutus kuluttajahintoihin on luultavasti kokonaisuuteen nähden melko pieni, toimijan arviolta alle yhden prosentin.

Liikenne- ja viestintävirasto on huomauttanut, että OBD-lukijoita joudutaan tulevaisuudessa uusimaan myös toukokuussa 2023 tulevan eCall-järjestelmän päivityksen vuoksi. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan tulevaisuudessa eCall- uudistuksen myötä uusittavat laitteet todennäköisesti pystyvät lukemaan ajonaikaiset kulutustiedot ainakin päivityksen jälkeen. Arvio perustuu siihen, että ajonaikaisen kulutustiedon kerääminen tulee unionin tasoisesta säätelystä

ja laitevalmistajat huomioivat muuttuneet vaatimukset omassa tuotekehityksessään. Kulutustietojen keräämiseen soveltuvat laitteet tulevat toimimaan myös kaikkien muiden mahdollisesti katsastuksen piiriin tulevien tarkastusten suorittamiseen useiden vuosien ajan.

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

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

#### *Sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus*

Sähköisen vaatimustenmukaisuustodistuksen käyttöönottoa koskevilla ehdotuksilla ei katsota olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Ehdotuksilla ei ole vaikutusta esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen tai tasa-arvoon. Säännökset tukevat kuitenkin osaltaan lainsäädännön ajantasaisuutta ja oikeustilan selvyyttä.

#### *Rekisteröintitodistus 96 §*

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

Muutoksella ei olisi merkittävää vaikutusta henkilön mahdollisuuksiin saada rekisteröintitodistuksen I osaa, koska rekisteröintitodistuksen I osa annettaisiin jatkossakin aina määräaikaikatsastuksen yhteydessä, jonka lisäksi rekisteröintitodistuksen I osan saisi aina pyynnöstä. Tämentämällä rekisteröintitodistuksen I ja II osan antamista koskevaa sääntelyä siten, että henkilön mahdollisuus saada asiointitapahtumasta riippumatta nostettaisiin aineelliseksi säännökseksi, parantaisi henkilön oikeusturvan tasoa.

#### *Käyttövoimien muutosten salliminen (konversiot)*

Konversioiden teknologianeutraali salliminen kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin edistäisi ympäristötavoitteita muun ohella fossiilittoman liikenteen tiekartan kirjausten mukaisesti. Laajamittainen salliminen on kuitenkin uutta toimintaa, joten ajoneuvoihin tehtävien konversioiden turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia tulisi seurata. Liikenne- ja viestintävirastossa on jo käynnissä aihetta koskeva tutkimus. Tutkimuksen valmistuttua konversioiden vaikutusten arviointeja tullaan täydentämään esitykseen.

#### 4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

### *Päästömanipulaatiot*

Ehdotuksella olisi vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan ja erityisesti sen valvontatehtäviin. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan lain tehokas toimeenpano edellyttäisi uusia henkilöstöresursseja tieliikenteen markkinavalvontaan. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan operatiiviset valvontatehtävät edellyttäisivät pysyvää 0,5 henkilötyövuoden lisäystä Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstöön. Virasto arvioi esityksen myötä aiheutuvan lisätyötä operatiivisen valvonnan lisäksi merkittävästi markkinavalvonnan päätösmenettelyiden ja seuraamusprosessien lisääntymisen myötä. Tämä vastaisi viraston arvion mukaan 0,8 henkilötyövuoden pysyvää lisäystä viraston henkilöstöön. Tehtäviin olisi sisällytettävissä esityksen edellyttämiä koulutus-, tuki- ja neuvontatehtäviä, joiden määrän arvioidaan kasvavan esityksen myötä 0,2 henkilötyövuoden verran. Työtehtävät vaatisivat erityisosaamista tieliikenteen markkinavalvonnan asiantuntijatehtävistä sekä lainopillista erityisosaamista. Viraston arvion mukaan ehdotuksen mukainen valvonta edellyttäisi toiminnan kehittämiseen ja suunnitteluun sekä markkinavalvonnan tehtävien yhteensovittamiseen ohjattavan 0,5 henkilötyövuotta lisää. Esitetyn päästömanipulaatiosääntelyn voimaantulo edellyttäisi Liikenne- ja viestintävirastolta myös seurannan ja tiedottamisen kehittämistä. Ehdotettu sääntely edellyttäisi lisäksi nykyistä tiiviimpää yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston ja Poliisin välillä valvontatyössä. Esityksellä voisi myös olla vaikutusta Poliisille tehtävien virka-apupyyntöjen määrän lisääntymisenä. Kokonaisuutena arvioidaan Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan esitys edellyttäisi vähintään kahden henkilötyövuoden pysyvää lisäystä. Liikenne- ja viestintävirastossa keskimääräinen henkilötyövuoden hinta on viraston mukaan 130 000 euroa.

Ehdotuksella olisi vaikutusta poliisin toimintaan. Liikennettä valvovana viranomaisena poliisin rooli korostuisi päästömanipulaatioiden kiinni jäämisessä. Se, että päästömanipulaatioista voisi antaa aikaisempaa ankaramman rangaistuksen, saattaisi kannustaa poliisia ohjaamaan resurssejaan tähän valvontaan enemmän.

### *Automaation edistäminen*

Ehdotuksella olisi vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan siten, että ehdotus selkeyttäisi viranomaisen menettelyä koenumerotodistuksen myöntämisessä automaattiajamisen testaamistarkoituksiin. Koenumerotodistuksen myöntämisen edellytysten täsmentäminen ja automaattiajamisen huomioiminen aiempaa selkeämmin lainsäädännöllä vaikuttaisi myönteisesti Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksiin harkita myöntämisedellytysten täyttymistä erityisesti automaattiajamiseen liittyvien turvallisuusnäkökulmien valossa sekä selkeyttäisi osaltaan luvanmyöntämisen oikeusperusteita.

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

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

### *Ajonaikaiset kulutustiedot*

Ajonaikaisten kulutustietojen kerääminen on kokonaan uusi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotus edellyttää ICT-kehittämistä Liikenne- ja viestintävirastolta vielä vuoden 2022 aikana. Keräämisvelvoite edellyttää tiedonsiirtoratkaisuiden kehittämistä katsastustoimipai-

koilta Liikenne- ja viestintävirastoon sekä uutta tietokantaa tiedoille Liikenne- ja viestintävirastossa. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tulee raportoida tiedot eteenpäin komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle täytäntöönpanoasetuksen velvoittamalla tavalla vuosittain vuodesta 2024 alkaen.

#### *Muut korjaukset*

Rekisteröintitodistusta koskeva 96 §:n muutos ei vaikuttaisi merkittävästi valvontaviranomaisen toimintamahdollisuuksia raskaan liikenteen valvonnan osalta, koska ajoneuvon ajantasaiset tiedot voidaan nykyään luotettavasti tarkastaa liikenneasioiden rekisteristä sähköisen palvelun välityksellä.

#### 4.2.3 Vaikutukset yritysten toimintaan

##### *Päästömanipulaatiot*

Päästömanipulaatioiden kitkemiseksi esityksessä ehdotetaan sääntelyä, joka koskisi päästömanipulaatioita tarjoavia yrityksiä. Päästömanipulaatioiden myynnin ja asentamisen kieltö, sekä kiellon rikkomisesta seuraava tuntuva seuraamusmaksu vaikuttaisi negatiivisesti ko. yritysten toimintaan.

##### *Automaation edistäminen*

Automaation edistämiseen liittyvät ehdotukset koskevat pääosin kokeiluja ja testaamista, minkä seurauksena keskeiset yritysvaikutukset liittyvät innovaatiomahdollisuuksiin. Ajoneuvolain muutoksia automaatiotestausta varten koskeva innovaatiovaikutusten arviointi tehtiin osana laajempaa työ- ja elinkeinoministeriön tilaamaa hanketta ”Sääntelyn innovaatiovaikutusten pilotti”. Arvioinnin toteutti Gaia Consulting Oy loka-marraskuussa 2021. Arviointia varten kehitetty Webropol-kysely lähetettiin koenumerotodistusta aiemmin hakeneille kahdeksalle organisaatiolle, jotka kaikki vastasivat kyselyyn. Pienen kohderyhmän vuoksi kyselyyn vastanneille toteutettiin myös haastatteluja (9kpl) innovaatiovaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Arvioinnissa tuli esille, että esityksen innovaatiovaikutukset ovat pääosin positiivisia. Esityksen voidaan arvioida vaikuttavan positiivisesti erityisesti uusien markkinoiden syntyymiseen, markkinarakenteiden uudistumiseen ja palvelujen kehittymiseen, markkinoiden toimintaan (esim. markkinoiden avaaminen ja uusien toimijoiden pääsy markkinoille), kannusteisiin ja mahdollisuuksiin kokeilla, pilotoida ja/tai tuoda markkinoille uudenlaisia ratkaisuja sekä TKI-infrastruktuureihin (pääsy TKI-infrastruktuureihin, TKI-infrastruktuurien kehittyminen), joskin vaikutukset esimerkiksi markkinoiden kehitykseen ovat pääosin epäsuoria. Vastaajien mukaan on tärkeää päästä testaamaan, sillä automaattisen ajojärjestelmän ajoneuvon suurimmat haasteet johtuvat julkisella tiellä vaikuttavista moninaisista toimijoista. Testaaminen tapahtuu tällöin joko Suomessa tai ulkomailla. Yksinkertaisemmat ja selkeät koenumeroprosessit tuovat suomalaisille toimijoille kilpailuetua, kun testaus on helpompaa.

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

#### 4.2.4 Ympäristövaikutukset

### *Päästömanipulaatiot*

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

### *Automaation edistäminen*

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

Yleisellä tasolla automaatiokehityksen avulla voidaan tukea kestävyystavoitteiden saavuttamista. Liikenteen sujuvuus, reittien ja logistiikkaketjujen optimointi sekä reaaliaikainen liikenteenohjaus tehostuvat tiedon hyödyntämisen ja automaatiokehityksen myötä, mikä tukee päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Automaatio voi lisätä myös kestävien liikkumisen palveluiden valikoimaa.

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

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

### *Ajonaikaiset kulutustiedot*

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

### *Muut korjaukset*

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

#### 4.2.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

### *Automaation edistäminen*

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

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

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

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

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

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

#### 4.2.5. Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ajoneuvojen päästömanipulaatiotoiminnalla on haitallisia ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia. Päästömanipulaation sanktiointi toteuttaisi näin perustuslain 20 luvun 2 §:ssä turvattua jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön. Liikenne- ja viestintäministeriön ajoneuvojen päästömanipulaatiota Suomessa koskevasta arviomuistiosta annettujen lausuntojen mukaan ajoneuvojen päästömanipulaatiotoiminta on Suomessa suhteellisen yleistä ja tällaisia toimenpiteitä myös markkinoidaan avoimesti. Ajoneuvojen päästötavoitteiden toteutumisen varmistamisen ja perustuslain 20 §:n näkökulmasta ei ole suotavaa, että asiaa koskeva voimassa oleva oikeustila mahdollistaa päästömanipulaatiotoiminnan arvioidussa laajuudessa.

Voimassa oleva oikeustila, jossa päästömanipulaatiotoiminnan kieltämisestä ei selkeästi voimassa olevassa lainsäädännössä säädetä, ei ole yleis- ja erityisestävyyden näkökulmasta riittävää. Päästömanipulaatiota koskevasta nimenomaisesta kiellosta ja siihen liittyvästä seuraamusmaksusta säättäminen toteuttaisi riittävällä tavalla yleis- ja erityisestävää vaikutusta. Sanktiosääntelyllä olisi myös merkittäviä ympäristövaikutuksia, koska päästömanipulaatiotoiminta oletettavasti vähentyisi. Lisäksi sanktiosääntely erityisesti liiketoimintaulottuvuuden sisältävän liikennöinnin suhteen toteuttaisi alan toimijoiden yhdenvertaisuuteen liittyviä näkökohtia, koska säännösten ja määräysten mukaisesti toimivat eivät olisi taloudellisesti heikommassa asemassa suhteessa päästömanipulaatiotoiminnan kautta kustannushyötyjä hakeviin toimijoihin.

### 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

#### 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

##### 5.1.1 Päästömanipulaatiot

###### *Katsastuksessa toteutettava valvonta*

Ehdotuksen valmistelun aikana harkittavana vaihtoehtona asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi on ollut katsastuksessa toteutettava valvonta.

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

Kansainvälistä katsastusta koskevaa sääntelyä on muun muassa EU:n katsastusdirektiivissä (2014/45/EU) sekä Wienin katsastussopimuksessa (sops 35/2001). Päästömanipulaatioista tai niiden valvonnasta ja sanktioinnista ei ole vielä annettu EU-tasoisia sääntelyä. Tällä hetkellä päästömanipulaatioiden kansallinen valvonta ja sanktiointi perustuvat siis kansalliseen lainsäädäntöön, ja sääntelyssä on eroja eri EU-valtioiden välillä. Päästömanipulaatiot ovat kuitenkin enenevässä määrin herättäneet huomiota myös EU-tasolla. Esimerkiksi katsastukseen liittyvissä Euroopan laajuisissa yhteistyöryhmissä (CITA) on keskusteltu päästömanipulaatioihin liittyvistä tulevaisuuden haasteista, muutostarpeista, laitteistoista, käytettävistä raja-arvoista sekä määräaikaikatsastuksissa että tienvarsitarkastuksissa.

Tällä hetkellä Euroopan komissiossa on valmisteilla liikkuvuuskelpoisuuspaketti, jonka osana tarkoituksena on muuttaa katsastusdirektiiviä. Komissio valmistelee suositusta partikkelien lukumäärän mittauksesta katsastusten yhteydessä, mutta tarkempaa tietoa suosituksen antamisen



aikataulusta ei ole vielä saatavilla. Komissio on asiantuntijakeskusteluissa ilmaissut tahtotilakseen, että direktiivin uudistamisen yhteydessä partikkelien lukumäärän mittausta katsastuksien yhteydessä tulisi sisältymään uudistukseen. Nyt direktiivi edellyttää käyttämään tällä hetkellä tunnettuja pakokaasumittausmenetelmiä.

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

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

#### *Tienvarsitarkastukset*

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

#### *Markkinoinnin kieltäminen*

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

Liikenne- ja viestintävirasto on markkinavalvontaviranomainen ja tekee markkinavalvontaa. Markkinavalvonnan tarkoituksena on varmistaa, että myytävänä olevat ja maahantuodut välineet ja laitteet ovat turvallisia ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja ympäristölle ja että ne eivät

oikein asennettuna ja käytettynä aiheuta vaaraa. Päästömanipulaatiolaitteiden markkinoinnin kieltäminen puolestaan olisi hyvin vaikeita säätää, siellä kielletty toiminta liittyy lopputulokseen eli päästömanipuloidun ajoneuvon käyttämiseen tieliikenteessä, jolloin ajoneuvon päästöt olisivat suuremmat, kuin sallittua. Tällaisen laitteen tai tuotteen hallussapito sellaisenaan ei ole kiellettyä. Lisäksi vastaavilla tuotteilla, laitteilla ja ohjelmistoilla, joilla voidaan päästömanipuloiteja toteuttaa, voidaan toteuttaa myös tarvittavia päivityksiä ja parannuksia, jotka eivät vaikuttaisi haitallisesti päästöihin. Nykysäätelyn mukaan on mahdollista myydä myös tuotteita, joita ei ole tarkoitettu liikenne/tieliikennekäyttöön. Myös näiden kohdalla vain tuotteen käyttäminen liikenteessä on kiellettyä, mutta tuotteen myynti ja markkinointi ja muu kuin tieliikennekäyttö ei ole kiellettyä.

Kiellettyä laitetta ei näin ollen voida määrittellä, vaan kiellettävyys liittyy nimenomaan ajoneuvon käyttöön. Lisäksi markkinavalvonnassa valvotaan sellaisia tuotteita, joille on asetettu tiettyjä vaatimuksia. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto vertaa esim. tuotteen turvallisuutta, johonkin olemassa olevaan vaativuustasoon nähden. Päästömanipulaatio ohjelmistoilla ja koodilla ei ole tällaisia vaatimustenmukaisuus vaatimuksia, joten käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto ei voi markkinavalvonnalla arvioida tällaisten laitteiden, ohjelmistojen ja koodien vaatimusten täyttymistä. Liikenne- ja viestintävirasto ei voisi valvoa myöskään päästömanipulaation kiellettyä lopputulosta eli manipuloidun ajoneuvon käyttöä liikenteessä.

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

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

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

EU:n liikennekelpoisuuspaketin yhteydessä tarkastellaan katsastusdirektiiviä ja etenkin päästömittausten tekemistä katsastuksessa. Yhtenä vaihtoehtona olisi siten, että kansallisesti ei vielä tehtäisi ollenkaan uutta sääntelyä koskien päästömanipulaatioita, sillä riskinä olisi ristiriitainen kansallinen sääntely kansainvälisen sääntelyn kanssa. Tästä voisi aiheuttaa turhia kustannuksia katsastusosalalle ja viranomaisille. Tarkoituksenmukaisempaa voisi olla vaikuttaa EU-sääntelyn sisältöön ja arvioida kansalliset muutostarpeet kokonaisuudessaan EU-sääntelyn täytäntöönpanon yhteydessä.

### 5.1.2 Ajonaikaiset kulutustiedot

Tiedonkeruutehtävästä mahdollisesti aiheutuvia kuluja olisi mahdollista korvata palvelukorvauksen avulla. Palvelukorvausta voitaisiin maksaa kappalemääräisesti jokaisesta määräaikaikaiskatsastuksessa kerätystä ajonaikaisesta kulutustiedosta. Tieto toimitettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle teknisen rajapinnan kautta. Jos kansallinen kieltäytyisi tietojen keräämisestä tai

ajoneuvosta ei esimerkiksi teknisen vian vuoksi tietoja saisi kerättyä, palvelukorvausta ei maksettaisi. Palvelukorvauksen määrä laskettaisiin tietokantaan välitettyjen tietojen kappalemäärän perusteella joko katsastustoimipaikka- tai katsastuslupahaltijakohtaisesti.

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

Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, että jos katsastusosalalle aiheutuvia kuluja korvattaisiin palvelukorvauksen avulla, olisi korvaus kerätystä ajonaikaisesta kulutustiedosta todennäköisesti noin 0,1 euroa, jos katsastuksen toimenpiteet hidastuisivat noin 25 sekuntia. Jos tietojen lukeminen ja välittäminen vaatisi täysin oman suorituksen, voisi määräaikaikatsastus hidastua ajallisesti enemmän ja sitä kautta aiheuttaa suuremmat kustannukset elinkeinoharjoittajalle. Korvaus on laskettu siten, että se sisältäisi henkilöstökulujen lisäksi pienen katteen ja mahdollisia katsastusjärjestelmien muutuskuluja ja laiteinvestointeja. Arvio perustuu komission raporttiin eCall-järjestelmän toimivuuden testaamisesta<sup>1</sup>, jossa arvioitiin katsastusosalalle tulevia tarkastajakohtaisia kustannuksia. Koska tietojen kerääminen tapahtuisi OBD-skannerin kautta samalla tavoin kuin eCall-toiminnon tarkastaminen, vertailukohtaa voidaan pitää toimivana.

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

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

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

## **5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot**

### **5.2.1 Päästömanipulaatiot**

---

<sup>1</sup> European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Gaillet, J., Sogodel, V., Fernández, E., et al., Study on the inclusion of eCall in the periodic roadworthiness testing of motor vehicles : final report, Publications Office, 2019, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/1306>

## *Tanska*

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

Tanskassa on käytössä vähäisen päästön alueet (low emission zone), joille on kiellettyä mennä raskailla ajoneuvoilla. Mikäli kieltoa rikkoo, voidaan rikkomuksesta määrätä sakko, jonka suuruus riippuu ajoneuvon tyypistä. Sakon suuruus voi olla kuorma-autoja ja busseja koskien n. 1 600,00 euroa ja pakettiautoille n. 200,00 euroa. Raskaisiin ajoneuvoihin on pakollista asentaa asianmukaiset filterit, jotka poistavat vähintään 80 % pakokaasujen partikkeleista. Vaihtoehtoisesti kulkuvälineiden on täytettävä Euro 4/5 standardit.

Päästömanipuloidun auton jäädessä kiinni ajoneuvon omistavalle kuljettajalle tai kuljetusyritykselle määrätään sakko. Lisäksi viranomainen voi takavarikoida päästömanipuloidun ajoneuvon siihen asti, kunnes sakko on asianmukaisesti maksettu ja ajoneuvo ennallistettu. Sakkojen suuruus riippuu siitä, määrätäänkö sakko kuljettajalle vai kuljetusliikkeelle. Mikäli sakkoja joudutaan määräämään useampaan otteeseen, kasvaa sakkojen määrä jokaisen kerran jälkeen. Kuljettajalle määrättävä sakko on ensimmäisellä kerralla 1 010,00 euroa ja kuudennella kerralla 7 750,00 euroa. Kuljetusyritykselle määrättävä sakko on ensimmäisellä kerralla 2 020,00 euroa ja kuudennen rikkomuksen jälkeen 15 500,00 euroa. Sakkojen suuruus on vieläkin korkeampi, mikäli päästömanipulointien kieltoa rikotaan edelleen. Tanskassa poliisin ehdottamat sanktiomäärät perustuvat siihen, kuinka paljon päästömanipuloinnin teettäjälle syntyy säästöjä partikkelisuodattimien huoltamatta jättämisestä tai poistamisesta. Sanktiot tulivat voimaan 1.1.2018 ja niillä on Tanskan poliisin mukaan ollut selkeä vaikutus päästömanipulointien vähenemiseen. Vuonna 2017 Tanskassa havaittiin vielä 170 kappaletta raskaan kaluston SCR-manipulointeja, mutta vuonna 2019 enää 65 kappaletta. Mikäli ajoneuvo on ulkomainen, sanktiot on maksettava ja ajoneuvo ennallistettava ennen maasta poistumista.

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

## *Alankomaat*

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

Alankomaissa ajoneuvon ympäristönsuojelujärjestelmän kielletty muuttaminen, johon ajoneuvojen päästömanipulointi luetaan, katsotaan ympäristörikokseksi ja siitä voi seurata enintään 20 500 euron sakko tai enintään kahden vuoden vankeustuomio. Tällä hetkellä kuorma-auton omistajille, jotka ovat manipuloineet pakokaasujen jälkikäsitteilyjärjestelmiä, voidaan määrätä 7000 euron sakko, jonka lisäksi he ovat velvollisia poistamaan päästömanipuloinnin ja korjaamaan ajoneuvon, kunnes se täyttää määräaikaistarkastuksen vaatimukset. Päästömanipulointiin käytetty kielletty laite on poistettava ajoneuvosta määräaikaistarkastukseen mennessä.

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

### 5.2.2 Liikenteen automaation edistäminen

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

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

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

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

Ranskassa kokeilusääntely käsittää vuonna 2019 annetun ns. Pacte-lain ja sitä täydentävät kolme alemman asteista säännöstä. Sääntely on melko seikkaperäistä, mutta mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen kokeilemisen yleisillä teillä. Kokeileminen edellyttää lupaa, jonka tarkoituksena on valmistaa kokeen turvallisuus. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että kuljettaja voi milloin tahansa kytkeä automaattisen ajojärjestelmän pois päältä. Mikäli kuljettajaa ei ole, ajoneuvon ulkopuolisen kuljettajan on oltava milloin tahansa valmis ottamaan ajoneuvon hallintaansa. Jos ajoneuvo rikkoo liikennesääntöjä automaattisen ajojärjestelmän huolehtiessa ajotehtävistä, kuljettaja on vapautettu rikosoikeudellisesta vastuusta, ja luvanhaltija puolestaan on vastuussa sakkojen maksamisesta.

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

## 6 Lausuntopalaute

Täydentyy lausuntokierroksen jälkeen.

Sisällöllisesti merkittävimmät lausunnoissa esitetyt huomiot liittyivät seuraaviin teemoihin:

### Lausuntopalautteen huomioiminen

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

### 7.1 Laki ajoneuvolain muuttamisesta

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

Uudessa *1 momentissa* lueteltaisiin nykyistä 1 momenttia vastaavalla tavalla kohdittain keskeisiä asioita, jotka kuuluvat lain soveltamisalaan. Luetteloa muutettaisiin vastaamaan tarkemmin lain lukujen otsikointia. Laissa säädettäisiin maalla kulkemaan tarkoitetuista ajoneuvoista, jotka eivät kulje kiskoilla. Laki koskisi osaltaan tieliikennelaisissa (729/2018) tarkoitettulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien teknisiä vaatimuksia, luokitusta, hyväksymistä liikenteeseen, rekisteröintiä, katsastusta, teknisiä tienvarsitarkastuksia, luvanvaraista korjaamista ja tilapäistä liikenteessä käyttämistä. Lisäksi laissa säädettäisiin muun muassa erinäisistä seuraamuksista ja toimivaltaisista viranomaisista.

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

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

Ehdotetun 1 momentin 1 kohdan mukaan lakia ei sovellettaisi sotilasajoneuvolaissa tarkoitettuihin sotilasajoneuvoihin. Sotilasajoneuvoista, jotka rekisteröidään sotilasajoneuvorekisteriin sotilasajoneuvoja koskevan erityissääntelyn mukaisesti, säädetään niitä koskevassa omassa lainsäädännössä. Puolustusvoimien ajoneuvoihin, jotka rekisteröidään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, sovellettaisiin ajoneuvolaissa säädettyä.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

näiltä osin tarkentavia teknisiä määräyksiä, koska tällaiset ajoneuvot voivat poiketa totutusta varsin paljon.

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

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

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

Määritelmien kohtaa 5 täsmennettäisiin siten, että ennakkoilmoitus koskisi ajoneuvoja joka on keskeneräistä, valmistunutta tai valmis uusi.

Määritelmien kohtaa 7 täsmennettäisiin siten, että siitä poistettaisiin virheellinen sana Suomessa. Ensimmäisen käyttöönoton ajankohdan ratkaisee käytön ensimmäinen päivä.

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

Määritelmien kohtaa 23 kytkentäkatsastuksesta selkiytettäisiin.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Pykälän *1 momentissa* annettaisiin perussäännökset siitä, minkä tasoiset tekniset vaatimukset liikenteeseen hyväksyttävän ja liikenteessä käytettävän ajoneuvon on täytettävä. Pääsääntöä, jonka mukaan ajoneuvon on täytettävä vähintään ne tekniset vaatimukset, jotka olivat Suomessa

velvoittavina voimassa silloin, kun ajoneuvo otettiin ensimmäisen kerran käyttöön, ei muutettaisi. On tyypillistä, että ajoneuvotekniikan kehittyessä myös vähimmäisvaatimustaso kasvaa, mistä syystä säännöksessä täsmennettäisiin vakiintuneen lähtökohdan mukaista, jossain määrin tulkinnanvaraista säännöstä ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton jälkeen voimaan tulleiden teknisten vaatimusten soveltamisesta. Näitä vaatimuksia saisi soveltaa aina käyttöönottoajan kohtana voimassa olleiden vaatimusten sijasta, jos asiasta ei toisin säädetä. Ajoneuvon saisi siten halutessaan muuttaa ajoneuvon käyttöönottoajankohtaa uudempien vaatimusten mukaiseksi joko osittain tai kokonaan.

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

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

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin käytettynä maahantuotuun ajoneuvoon sovellettavissa olevista poikkeuksista 1 momentissa tarkoitettuun pääsääntöön, jonka mukaisesti edellytettäisiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaisten Suomessa voimassa olleiden teknisten vaatimusten täyttymistä. Koska kansalliset säännökset eri aikakausina saattavat poiketa toisistaan joko merkittävästi taikka yksittäisten vaatimusten osalta ja eroja on myös nykyisten ETA-valtioiden välillä esimerkiksi sen vuoksi, että niistä on tullut EY- tai EU-jäsenmaita eri aikoina, säädetäisiin momentissa tarpeellisista lievennyksistä käytettynä maahantuodulle ajoneuvolle. Jatkossakaan ei olisi mahdollista vedota kestäväällä tavalla pelkästään tuonti- tai valmistusmaan säännösten täyttymiseen, mutta vähäiset eroavaisuudet eri valtioiden lainsäädännössä huomioitaisiin aiempaa selkeämmin laissa.

Pykälän 3 momentti olisi uusi. Vastavuoroisen tunnustamisen lähtökohtien mukaisesti säännöksessä annettaisiin nykytilaa vastaavat, mutta tulkinnanvaraisuuksia vähentävät ja selkeyttävät säännökset siitä, että EU- tai EY-tyyppihyväksytyn taikka EU-yksittäishyväksytyn ajoneuvon, jota ei ole hyväksynnässä edellytettyjen tarkastelukohteiden osalta muutettu, eli ajoneuvon, joka täyttää edelleen hyväksynnän edellytykset, katsottaisiin myös täyttävän 1 ja 2 momentissa tarkoitettua vaatimukset.

Pykälän *4 momentti* olisi uusi. Momentissa selkeytettäisiin sitä, mitä teknisiä vaatimuksia sovelletaan ajoneuvoon, jota on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu. Ajoneuvon on tällöin täytettävä sen uuden luokituksen ja alaluokituksen mukaiset, 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tekniset vaatimukset. Säännöksellä ei muutettaisi nykyisen sääntelyn tulkintaan perustuvaa soveltamista, vaan säännöksellä tarkennettaisiin sellaisen ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden täyttymisen arvioinnin lähtökohtia, jonka luokitus tai alaluokitus on ajoneuvoon tehdyn muutoksen myötä muuttunut. Esimerkiksi mopon muuttaminen autoksi ei johtaisi siihen, että kyseisen ajoneuvon osalta olisi muutoksen jälkeen riittävää, että ajoneuvo täyttäisi mopoa koskevat tekniset vaatimukset vaan sen edellytettäisiin täyttävän autoa koskevat tekniset vaatimukset.

Pykälän *5 momentti* olisi uusi. Momentissa annettaisiin uusia säännöksiä, joissa huomioitaisiin ajoneuvojen automaation ja kuljettajaa avustavien järjestelmien lisääntymisen myötä syntynyt tarve päivittää ajoneuvon ominaisuuksia sen elinkaaren aikana. Esimerkiksi Suomen tunnustama kyberturvallisuutta koskeva E-sääntö 155 koskee autoja ja tiettyjä perävaunuja. E-sääntö on tarkoitettu ulottumaan jatkossa koskemaan uuden yleisen turvallisuusasetuksen kautta myös pakollisena uusia ajoneuvotyyppettä 6.7.2022 alkaen ja käyttöön otettavia ajoneuvoja 7.7.2024 alkaen. Kyseinen E-sääntö edellyttää uutta, vakiintuneesta 1 momentissa tarkoitetusta lähtökohdasta poikkeavaa sääntelyä, jolla huomioitaisiin myös ajoneuvon elinkaaren aikaisuudet vaatimukset, jotka pakottavina koskevat myös kyseistä ajoneuvoa. Jatkossa ajoneuvoa olisi päivitettävä sellaisten sen ominaisuuksia koskevien vaatimusten mukaiseksi, kuin kulloinkin edellytetään, eikä näiden osalta olisi sallittua vedota ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan vaatimusten täyttymiseen. Koska ajoneuvo, jonka järjestelmiä ei päivitetä edellä kuvatulla tavalla, voi muodostaa riskin turvallisuudelle, säädettäisiin, että ajoneuvoa, johon näitä päivityksiä ei ole tehty, ei saa käyttää liikenteessä. Säännöstä sovellettaisiin esimerkiksi siinä tapauksessa, että valmistaja ei huolehdi velvoitteistaan tai siinä tapauksessa, että ajoneuvon omistaja ei kehoituksista huolimatta toimita ajoneuvoaan päivitettäväksi.

Pykälän *6 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetuista teknisistä vaatimuksista ja niitä koskevista poikkeuksista.

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

Momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräysvaltuus antaa tarvittaessa määräykset 7 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista. Määräyksissä olisi otettava huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus ja ajoneuvoon tehtävien muutosten käytännön toteutettavuus. Lisäksi säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa määräykset sellaisista lisävaatimuksista, joilla varmistetaan ajoneuvon turvallisuus ja haitallisten ympäristövaikutusten vähäisyys muutoksen jälkeen. Lisävaatimuksilla pyrittäisiin osaltaan vaikuttamaan rajoittavasti muutoksesta aiheutuvaan arvioituun liikenneturvallisuuden heikkenemiseen. Lisäksi lisävaatimukset voisivat koskea sellaisia muutoksia, joilla on vaikutusta ajoneuvon päästöihin tai turvallisuuteen, mutta joita koskevaa yleistä sääntelyä ei ole.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdan vaatimusten täyttymisen soveltamisalaa rajaavasti ajoneuvoon sen elinkaaren aikana lisäävän osan, järjestelmän, komponentin, erillisen yksikön tai ominaisuuden teknisten vaatimusten vähimmäistasosta. Lähtökohtainen vähimmäistaso ei olisi tarkasteltavissa ajoneuvon ensimmäisen

käyttönoton ajankohdan mukaisesti vaan ratkaisevaa olisi lisätyn osan, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön tai ominaisuuden sääntelyyn perustuva tarkastelu. Jälkikäteen lisätyn osan, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön tai ominaisuuden tulisi täyttää sellaiset tekniset vaatimukset, joita siihen Suomessa sovelletaan tai on sovellettu. Säännöksellä pyritään takaamaan, että ajoneuvon ei lisätä heikkolaatuisia tai teknologisen kehityksen myötä turvallisuusominaisuuksiltaan puutteellisia uusia osia, järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköjä tai ominaisuuksia vedoten ajoneuvon käyttöönottoajankohdan vaatimustasoa koskevaan teknisten vaatimusten vähimmäistasoon. Lisäksi säännöksellä pyritään takaamaan, että ajoneuvon ei lisätä sellaista osaa, järjestelmää, komponenttia, erillisiä teknistä yksikköä tai ominaisuutta, minkä lisääminen ilman riittäviä muita turvallisuutta takaavia toiminnallisuuksia, aiheuttaisi 3 §:ssä tarkoitettua vaaraa. Esimerkiksi automaattiohjaustoiminnon lisääminen edellyttäisi myös automaattisen jarrujärjestelmän lisäämistä ajoneuvon.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ajoneuvon käyttövoiman muuttamisen lähtökohdista. Säännös olisi uusi, ja sen tarkoituksena olisi yhdenmukaistaa ja selkeyttää voimassa olevaa ajoneuvon käyttövoiman muuttamista koskevaa kansallista sääntelyä. Momentti korvaisi voimassa olevan lain 16 §:n 2 momentin. Säännöksellä tunnistettaisiin jatkossa aiempaa selkeämmin käyttövoiman muuttamisen teknisiä edellytyksiä koskevien säännösten yhteys muun muassa myönnettävää muuntotukea koskeviin esityksiin ja hallitusohjelman kirjauksiin. Jatkossa ajoneuvon käyttövoiman muuttaminen olisi sallittua myös sellaisessa tilanteessa, jossa ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täyttäisi tai sen ei olisi osoitettu täyttävän sitä koskevia 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia. Tällöin edellytettäisiin kuitenkin, että muutoksen jälkeen ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus olisi kokonaisuutena arvioituna pienempi kuin ennen muutosta. Säännös ei olisi tarkoitettu mahdollistamaan yksittäisiä yleisluonteiseksi ja yleisen oikeustajun vastaisiksi selkeästi mielletäviä poikkeamisperusteita ympäristötavoitteiden varjolla. Esimerkiksi ajoneuvon tosiasialliseen käytön määrän vähentämiseen liittyvät perusteet muutoksen jälkeen, ja tästä aiheutuva ympäristökuormituksen väheneminen eivät täyttäisi säännöksen edellytyksiä. Myöskään tehokkaasti ei voitaisi vedota polttoaineen kulutuksen vähenemiseen lähipäästöjen kasvua kompensoivana perusteena. Lähtökohtaisesti lähipäästöt saisivat kasvaa yli yleisesti sallittujen arvojen vain silloin, kun ajoneuvon ei tehtäisi muita sen ympäristöominaisuuksiin vaikuttavia muutoksia ja lähipäästöjen kasvuun johtanut muutos olisi kestäväällä tavalla perusteltavissa ympäristökuormitusta vähentävänä. Esimerkiksi ajoneuvon tehoon vaikuttavia muutoksia ei olisi sallittua käyttää ympäristökuormituksessa huomioitavina perusteina. Puolestaan esimerkiksi ajoneuvon muuttaminen käyttämään pääosin uusiutuvista raaka-aineista peräisin olevaa polttoainetta voisi tulla kyseeseen säännöksessä tarkoitettua ympäristökuormituksen vähenemistä puoltavana seikkana, vaikka muutoksen myötä ajoneuvokohtaiset lähipäästöt kasvaisivat maltillisesti tai lähipäästöt kasvaisivat ajoneuvon kylmäkäynnistyksen yhteydessä.

Lähipäästöjen ympäristövaikutusten kanssa myönteisesti korreloivan kasvun lisäksi säännöksen nojalla voitaisiin esimerkiksi tulevaisuudessa hyödyntää nykyistä tehokkaammin karjatalouden päästöjen käyttämistä biopolttoaineen valmistuksessa.

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

Voimassa olevasta ajoneuvolaista ei yksiselitteisesti käy ilmi, että päästömanipulaatio on kielletty eikä tällaisen toiminnan vastuutahoa ole lainsäädännössä selkeästi määritelty. Tästä syystä ajoneuvolakiin olisi syytä lisätä päästömanipulointia koskeva nimenomainen kieltö. Päästömanipulaatiolla tarkoitettaisiin pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvon ympäristökuormitus muutoksen

jälkeen on kokonaisuutena suurempi kuin ennen muutosta. Päästömanipulaatiolla tarkoitetaan sellaista muutosta, joka tehdään ajoneuvoon sen käyttöönoton jälkeen ilman muutoskatsastusta tai käyttämällä muita kuin hyväksytyjä komponentteja. Päästömanipulaatioilla on vaikutusta pääasiassa ajoneuvon lähipäästöjen määrään. Lähipäästöjä ovat etenkin typen oksidit (NO<sub>x</sub>) ja hiukkaspäästöt (PM). Päästömanipulaatioita voidaan tehdä ajoneuvon pakokaasujen jälkikäsitelyjärjestelmiin ja moottorin ohjaukseen. Yleisimpiä manipuloitavia kohteita ovat ajoneuvojen pakokaasuja puhdistava hiukkassuodatin (DPF, GPF), kolmitoimikatalysaattori (ottomoottorilla varustettujen ajoneuvojen pakokaasujen puhdistuslaite), selektiivinen katalyyttinen pelkistämistekniikka (SCR), pakokaasun takaisinkierätyks (EGR) ja moottorinohjausyksikkö (ECU).

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

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

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin Puolustusvoimien pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston oikeudesta antaa tarkempia määräyksiä rekisteriin rekisteröidyn Puolustusvoimien ajoneuvon vähäisistä teknisistä poikkeuksista, jotka olisivat tarpeen Puolustusvoimien tehtävien tai ajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen johdosta. Puolustusvoimien ajoneuvolla tarkoitettaisiin Puolustusvoimien omistuksessa tai pysyvässä hallinnassa olevaa ajoneuvoa. Määräyksenantovaltuus koskisi Puolustusvoimien ajoneuvoja, jotka rekisteröidään liikenneasioiden rekisteriin. Sotilasajoneuvoista, jotka on rekisteröity sotilasajoneuvorekisteriin sotilasajoneuvoja koskevan erityissääntelyn mukaisesti, säädetään sitä koskevassa omassa lainsäädännössä. Momentissa tarkoitettujen vähäisten teknisten poikkeuksien voisi liittyä esimerkiksi ajoneuvossa normaalisti olevan paikannustoiminnon poistamiseen tai sellaiseen panssarointiin, jonka vaikutukset ajoneuvolle myönnettyjen tyyppihyväksyntöjen kattavuuteen ovat niin vähäisiä, että niillä ei ole merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Vähäiset poikkeukset voisivat liittyä myös ajoneuvon ajopiirturiin tehtäviin vähäisiin teknisiin poikkeuksiin. Poikkeuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saisi lisääntyä vähäistä enempää.

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

**14 §. Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista.** Pykälän 2 momentin 1 kohtaa muutettaisiin niin, että termi sotilasajoneuvo poistettaisiin ja momenttiin lisättäisiin maininta rekisteriin rekisteröidystä Puolustusvoimien ajoneuvosta. Sotilasajoneuvoista säädettäisiin jatkossa erikseen sotilasajoneuvoja koskevassa erityislainsäädän-

nössä, mistä syystä kohdan viittaus sotilasajoneuvoon olisi jatkossa tarpeeton. Jotkut Puolustusvoimien ajoneuvot ovat ajoneuvolain mukaisia ja ne on rekisteröity liikenneasioiden rekisteriin. Taustalla voi olla tarve esim. ajoneuvon tunnistettavuuden suojaamiseen. Näiden ajoneuvojen käyttö Puolustusvoimien tehtävien suorittamiseen saattaa edellyttää nopeudenrajoittimen poistoa.

Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin teknisiä muutoksia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**80 a §.** *Valmistajan vastuu yksittäishyväksynnässä.* Uudessa pykälässä säädettäisiin valmistajan vastuusta 2 §:n 54 kohdassa tarkoitettua yksittäishyväksynnässä. Ajoneuvolaissa määritelty termi yksittäishyväksyntä vastaa sisällöllisesti lain 2 §:n 3 kohdassa määritellyssä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa käytettyä termiä ajoneuvon kansallinen yksittäishyväksyntä, joka on mainitun asetuksen 2 artiklan 6 kohdassa määritelty ajoneuvon yksittäishyväksynnäksi. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ei säädetä kattavasti valmistajan vas-

tuusta ajoneuvon kansallisessa yksittäishyväksynnässä, joten ajoneuvolakiin otettaisiin säännökset valmistajan vastuusta yksittäishyväksynnässä. Valmistajalla tarkoitetaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 3 artiklan 40 kohdassa tarkoitettua valmistajaa. Tarve kansalliselle sääntelylle liittyy erityisesti sen täsmentämiseen, miten vastuu jakautuu valmistajien välillä yksittäishyväksynnässä. Säännöksissä sovellettaisiin valmistajan vastuuseen yksittäishyväksynnässä pääosin, mitä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädetään valmistajan vastuusta EU-yksittäishyväksynnässä, joka sekin on mainitun asetuksen 2 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu ajoneuvon yksittäishyväksyntä.

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

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin tarkentavasti yksittäishyväksyntää koskevaan hakemukseen liitettävästä todistuksesta tilanteessa, jossa yksittäishyväksyntää hakee muu kuin valmistaja. Momentin mukaisesti muun kuin valmistajan hakiessa yksittäishyväksyntää tulisi hakemukseen liittää valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus, josta ilmenee ajoneuvon valmistaja sekä selvitys valmistusvaiheesta. Säännöksellä pyrittäisiin tukemaan ajoneuvon valmistajan vastuiden kohdentumista oikeasuhtaisesti ja lisäämään valmistajan tietoisuutta siihen kohdistuvasta vastuusta esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvon kohdistuisi markkinavalvonnan jälkikäteisiä toimenpiteitä.

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

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



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

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

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

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

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

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

Pykälän 3 momenttia päivitetäisiin poistamalla säännökset siitä, että ajoneuvon valmistaja veloitettaisiin antamaan momentissa tarkoitettut tiedot ennakoilmoituksen tekijälle tämän pyynnöstä. Käytännössä ennakoilmoituksen tekijä ei ole voinut vedota säännökseen tehokkaasti. Säännös ei vastaa nykytilaa taikka ole suoraan sovellettavissa, koska osaltaan katsotaan olevan yksinomaan ajoneuvon valmistajan harkinnassa päättää mille tahoille katsoo olevan hyväksyttävää luovuttaa muun muassa liikesalaisuuden alaisia tietoja tuotteestaan. Tähän lähtökohtaan ei katsota olevan tarkoituksenmukaista puuttua kansallisella säännöksellä viranomaisprosessiin liittyvin perustein. Selkeyden vuoksi säännökseen kuitenkin lisättäisiin ajoneuvon valmistaja sellaisena tahona, jolla olisi jatkossakin ensisijaisesti tieto momentissa tarkoitetuista ajoneuvon teknisistä tiedoista.

**93 §. Ennakoilmoitustodistus.** Pykälän 1 momenttia päivitetäisiin sanamuodoiltaan vastaamaan nykytilaa. Käytännössä ennakoilmoittajalla on ilman tapahtumakohtaista viranomaisvaltuutusta oikeus ja mahdollisuus saada ja tulostaa Liikenne- ja viestintäviraston sähköisestä palvelusta sellainen pykälässä tarkoitettu ennakoilmoitustodistus, johon ennakoilmoituksen tekijällä on oikeus.

Pykälä muutettaisiin vastaamaan käytäntöä siten, että jatkossa olisi riittävää, että Liikenne- ja viestintävirasto asettaa ennakoilmoituksesta muodostuvan ennakoilmoitustodistuksen ennakoilmoituksen tekijän saataville. Ennakoilmoitustodistuksen saisi jatkossakin lisäksi tarvittaessa pyynnöstä.

**96 §. Rekisteröintitodistus.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin poistamalla säännökset rekisteröintitodistuksen I osa antamisesta rekisteri-ilmoituksen yhteydessä sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Jatkossa menettelyt olisivat yhteneväisiä kaikkien ajoneuvoluokkien osalta ja rekisteröintitodistuksen I osa annettaisiin jatkossakin aina määräaikaiskatsastuksen yhteydessä, jonka lisäksi ajantasaisen rekisteröintitodistuksen I osan saisi aina pyynnöstä. Lisäksi momenttia selkeytettäisiin lisäämällä aineelliset säännökset siitä, että rekisteröintitodistuksen I osa annettaisiin maksutta 12 §:n 1 momentissa tarkoitettulle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle hänen pyynnöstään. Nykytilaa vastaavasti ajoneuvon omistaja tai haltija voisi tehdä pyynnön rekisteröintitodistuksen I osan tulostamisesta joko Liikenne- ja viestintäviraston sähköisessä

palvelussa netissä tai henkilöasioinnin yhteydessä Liikenne- ja viestintäviraston sopimusrekisteröijänä toimivan katsastustoimipaikan asiointipisteessä. Pyynnön ajankohta ei olisi sidottu tiettyyn ilmoitus- tai katsastustapahtumaan.

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

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

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

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

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

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

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

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

Tutkimussuunnitelmaa koskevilla tiedoilla tarkoitetaan erityisesti tutkimuksen yleiskuvausta ja tutkimusasetelmaa sekä tietoja siitä, mihin kysymyksiin tutkimuksella halutaan saada vastauksia. Näitä voivat olla muun muassa tekniset kysymykset, kuljettajaan liittyvät kysymykset tai liiketoimintamalleihin liittyvät kysymykset. Lisäksi on syytä tehdä selkoa mahdollisista liittymäkohdista muihin tutkimuksiin.

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

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

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

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

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

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

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

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

Lisäksi ehdotetussa 5 säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä julkaista kokeilujen tuloksia. Säännös liittyy edellä 4 momentissa mainittuihin raportointivelvollisuuteen. Sekä luetteloinnissa että tulosten julkaisussa noudatetaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia. Koenumerotodistuksen haltijat voivat raporteissaan osoittaa liikennesalaisina pitämänsä

kohdat. Liikenne- ja viestintävirastolla on kuitenkin salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Ehdotettu 6 momentti sisältäisi määräyksenantovaltuuden.

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

## **5 luku Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö**

Luvun otsikkoon tehtäisiin kielellinen tarkistus.

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

Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin yhdenmukaistamalla autoverottomien ja autoverollisten ajoneuvojen rekisteröinnin ajankohtaa koskevaa sääntelyä, jolloin asiakkaan olisi helpompi määrittää häntä koskevien rekisteröintivelvoitteiden ajankohtia ja antaisi asiakkaalle enemmän tarvittavaa aikaa saattaa rekisteröinnin toimenpiteet loppuun kiireettömästi. (Määräajan pidentäminen vastaisi myös EUTI:n tuomion C-274/20 mukaista linjaa.). Jatkossa Suomessa vakituisesti asuva henkilö saisi käyttää toisessa ETA- valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa. Aiemmin tällaisessa autoverottomia koskeva määräaika oli 30 päivää ja autoverollisilla kolme kuukautta. Momentissa viitattaisiin autoverolain (777/2020) 33 §:n määritelmään Suomessa vakituisesti asuvasta.

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

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

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

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

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

Pykälän 1 momentti vastaisiin nykyisen 1 momentin ensimmäistä virkettä. Sen perusteella  
muussa sopimusvaltiossa kuin Suomessa vakituisesti asuva saisi käyttää muualla rekisteröityä  
ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä rekisteröimättä ajoneuvoa Suomessa.  
Tämä muodostaisi ulkomailla vakituisesti asuvia henkilöitä koskevan pääsäännön. Suomessa  
vakituisesti asuvien henkilöiden osalta pääsäännöstä säädettäisiin 125 §:ssä.

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

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

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

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

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

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

**130 §.** *Ulkomailla tai Ahvenanmaan maa kunnassa rekisteröidyn perävaunun käyttö suomalaisen vetoajoneuvoon kytkettynä.* Pykälän nimikkeeseen ja 1-3 momenttiin tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia sanamuotoihin.

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

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

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

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

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

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



tehdä merkintöjä liikenneasioiden rekisteriin. Myöskään muutosten soveltuvuudesta normaali-liikenteeseen hyväksyttävään ajoneuvon ei voida varmistua ilman ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden toteamista. Lisäksi kohtaan tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia.

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

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

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

Pykälään lisättäisiin uusi 4 *momentti*. Momentissa säädettäisiin pääosin 3 momentissa säädettyä vastaavasti rekisteröintikatsastuksessa esitettävistä asiakirjoista silloin, kun kyseessä on aiemmin sotilasajoneuvorekisteriin rekisteröitynä ollut ajoneuvo. Momentin mukaan ajoneuvosta, joka on ollut rekisteröitynä sotilasajoneuvorekisteriin, olisi muun selvityksen lisäksi esitettävä rekisteröintikatsastuksessa ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitsisi esittää, jos edellä tarkoitettut tiedot on tallennettu rekisteriin aiemman, liikenneasioiden rekisteriin tehdyn rekisteröinnin yhteydessä tai jos tiedot ilmenevät 1 momentissa tarkoitettusta selvityksestä, joka koskee ajoneuvon rekisteröintiä sotilasajoneuvorekisteriin, joka koskisi ajoneuvoja, jotka ovat olleet aikaisemmin rekisteröityinä sotilasajoneuvorekisteriin.

**136 §.** *Rekisteröintikatsastuksen sisältö.* Pykälän 2 *momenttiin* tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia. Momentin mukainen pääsääntö on, että rekisteröintikatsastuksessa tarkastetaan ajoneuvon kunto. Momentin 1 ja 2 kohdissa annetaan katsastajalle mahdollisuus poiketa kunnan tarkastamisesta silloin, jos katsastukseen esittänyt ei sitä pyydä ja ajoneuvoa ei tarvitse katsastaa tai sillä on momentissa säädetyn mukaisesti voimassa oleva katsastus. Momentin 1 kohdassa täsmennettäisiin ajoneuvon käyttöönottoa vastaamaan laissa määriteltyä ensimmäistä käyttöönoton ajankohtaa. Kohdan mukaan ajoneuvon kuntoa ei tarvitse rekisteröintikatsastuksen yhteydessä tarkastaa esimerkiksi silloin, jos ajoneuvoa ei käyttöönoton ajankohdan perusteella tarvitse vielä rekisteröintikatsastuksen ajankohtana määräaikaikatsastaa.

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

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

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

**138 §. Rekisteröintikatsastustodistus.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin poistamalla säännökset rekisteröintikatsastuksesta rekisteröintitodistuksen I ja II osan ohella annettavasta erillisestä todistuksesta. Jatkossa kyseinen todistus kohdennettaisiin tarkemmin koskemaan tarkastuskorttia, josta säädetäisiin 160 §:ssä. Lisäksi momenttiin lisättäisiin viittaus mainittuun 160 §:ään, jonka mukaisen tarkastuskortin katsastaja rekisteröintitodistuksen ohella antaa katsastukseen esittäneelle. Lisäksi pykälässä tarkoitettu todistus määriteltäisiin selkeämmin erottamaan eri todistuksia toisistaan pykälän otsikon mukaisesti rekisteröintikatsastustodistukseksi.

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

**139 §. Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa.** Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi 4 a kohta. Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsottaisiin rekisteröintikatsastuksessa myös Suomessa tunnustettu, toisessa ETA-valtiossa myönnetty yksittäishyväksyntä. Lisäyksellä yhtenäistettäisiin sääntelyä lain 44 §:n 4 kohdassa säädetyn kanssa. Mainitussa kohdassa sallitaan tässä tarkoitettujen ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden toteaminen rekisteröintikatsastuksessa, joten on johdonmukaista, että Suomen tunnustama toisen valtion myöntämä kansallinen yksittäishyväksyntä riittää osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta.

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

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

**142 §. Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen rekisteröintikatsastuksessa.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännökset, joilla otettaisiin aiempaa selkeämmin huomioon ajoneuvon teknisten vaatimusten täytymisen arviointia koskeva lähtökohta, jonka mukaisesti ajoneuvon on, jollei toisin säädetä tai määrätä, täytettävä sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset. Lisäksi säädetäisiin tarkentavasti, että rekisteröintikatsastuksen osalta muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröity ja käytettynä maahantuotu ajoneuvo saadaan hyväksyä rekisteröintikatsastuksessa vaatimustenmukaisuuden osalta, jos ajoneuvon osoitetaan täyttävän sen aiemmassa rekisteröintimaassa sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet tai olevat tekniset vaatimukset. Näiden vaatimusten on kuitenkin vastattava vähintään Suomessa kyseisenä ajoneuvon ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleita tai olevia teknisiä vaatimuksia. Lisäksi momenttiin tehtäisiin kielellinen tarkistus.

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

**143 §. Muutoksastusvelvollisuus.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin kielellisesti vastaamaan paremmin säännöksen tarkoitusta. Jatkossa säännöksessä ei viitattaisi ajoneuvon rakenteeseen

muutoskatsastusvelvollisuuden piiriä rajaavana tekijänä, vaan momentissa viitattaisiin tarkemmin ajoneuvon muuttamiseen tavalla, joka aiheuttaisi momentissa tarkoitettuja muutoksia, joista seuraa ajoneuvon muutoskatsastusvelvollisuus. Jatkossa säännöksessä tunnistettaisiin asiallisesti ajoneuvon rakenteen ohella ajoneuvon ominaisuuksiin kohdistuvat muutokset. Säännös vastaisi aiempaa tarkemmin myös voimassa olevassa 7:ssä säädettyjä lähtökohtia ajoneuvon muuttamisen osalta. Lisäksi 1 momentin 5 kohtaan tehtäisiin kielellinen tarkistus, ja viittaus ajoneuvon kaikkiin osiin täsmennettäisiin nykytilaa vastaavasti koskemaan ajoneuvon kulutusosia.

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

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

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

**145 §. Muutoskatsastuksen sisältö.** Pykälän 1 momentissa oleva viittausrakenne muutoskatsastuksessa sovellettavista rekisteröintikatsastusta koskevista säännöksistä kumottaisiin tarpeettomana. Jatkossa muutoskatsastuksesta annettaisiin erilliset aineelliset säännökset. Pykälän nime muutettaisiin koskemaan muutoskatsastuksen sisältöä, josta 145 §:ssä jatkossa säädetäisiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin muutoskatsastuksen tarkastuskohteista. Muutoskatsastuksessa tulisi vakiintuneesti tarkastaa tiedot, joilla ajoneuvo voidaan yksilöidä. Muutoskatsastuksen keskeisenä tarkoituksena on arvioida ajoneuvon tehdyn muutoksen vaikutuksia sen liikennekelppoisuuteen ja vaatimustenmukaisuuteen. Ajoneuvosta tulisikin tarkastaa, että ajoneuvo täyttää muutoksen jälkeen sitä koskevat säännökset ja määräykset sellaisten muutosten osalta, joiden nojalla ajoneuvo on esitetty muutoskatsastukseen sekä sellaisten muutosten osalta, jotka liittyvät tai aiheutuvat seuraannollisesti ajoneuvon tehdystä muutoksesta. Esimerkiksi ajoneuvon korkeuden muuttamisessa tulisi huomioida myös valaisinten korkeuden säilyminen sallittujen raja-arvojen sisällä. Muutoksen toteutuksen asianmukaisuuden arviointi linkittyy ensisijaisesti toteutuksen arviointiin turvallisuuslähtökohdista. Asianmukaisuus edellyttää lisäksi tiettyä turvallisuuden kannalta olennaista huolellisuusvelvoitteen täyttymisen arviointia. Muutoskatsastuksessa tulisi myös tarkastaa muutoksen vaikutus kanta-ajoneuvon prosentuaaliseen

osuuteen. Lisäksi muutokatsastuksessa tulisi vakiintuneesti tarkastaa ajoneuvo määräaikaikatsastuksen vikojen luokittelusta säädetyn jaottelun mukaisesti vähäisten, vakavien ja vaarallisten vikojen osalta ajoneuvoon tehdyn muutoksen piirissä, eli sellaisten vikojen tai puutteellisuuksien osalta, joiden perusteella ajoneuvo on muutokatsastettava tai tähän muutokseen liittyvien tai tästä muutoksesta seuraavien muutosten osalta.

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

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

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

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

Pykälän 1 *momentti* vastaisi lähtökohdiltaan kumotun ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen (1244/2002) 21 a §:ää. Momentin mukaisesti katsastustoimipaikka olisi velvollinen tallentamaan rekisteriin hyväksytystä muutokatsastuksesta sellaiset muutokseen tai useampiin katsastuksessa hyväksytyihin muutoksiin liittyvät tiedot, joiden katsotaan palvelevan katsastusta tai katsastuksen valvontaa. Katsastusta palvelevina tietoina pidettäisiin esimerkiksi tietoa muista muutokatsastusvelvollisuuden aiheuttavista muutoskohteista taikka havai-

tuista vioista tai puutteista, jotka tulisi merkitä viretietona rekisteriin. Lisäksi momenttiin lisättäisiin säännökset kanta-ajoneuvoa, korjattua ajoneuvoa ja rakennettua ajoneuvoa koskien, joiden osalta rekisteriin olisi tallennettava kanta-ajoneuvon muuttunut prosentuaalinen osuus.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta koskien muutokatsastusta koskevien tietojen tallentamisesta rekisteriin.

**145 b.** *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen muutokatsastuksessa.* Pykälä olisi uusi. Aiemmin muutokatsastusta koskevaan sääntelyyn on viitattu 164 §:ssä, joka ehdotetaan kumottavaksi. Jatkossa eri katsastuslajeista säädettäisiin selkeämmin omina aineellisina säännöksinään.

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

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

**146 §.** *KytKentäkatsastusvelvollisuus.* Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin kielellinen tarkistus autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen kirjoitusasuun.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaisesti kytKentäkatsastukseen sovellettaisiin, mitä säädetään kytKentäkatsastuksesta 147 §:ssä. Määräaikaikatsastuksen osalta kytKentäkatsastukseen sovellettaisiin 152-155 §:ssä, 156 §:n 1-4 momentissa sekä 157 ja 158 §:ssä säädettyä.

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

**149 §. Määräaikaiskatsastuksen aikaväli.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin teknisenä korjauksena viittaus 150 §:n 2 ja 3 momenttiin, joissa säädetään tilannekohtaisista poikkeuksista määräaikaiskatsastuksen ajankohtaa koskevaan 150 §:n 1 momentissa säädettyyn yleissääntöön. Lisäksi termi käyttöönotto päivitettäisiin vastaamaan 3 §:n 1 momentin 7 kohdassa määriteltyä termiä ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa. Tämän lisäksi momentin 3 kohdan sanamuotoa päivitettäisiin huomioimaan katsastusdirektiiviin tehty muutokset ajoneuvoluokkiin. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/45/EU, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta on muutettu komission delegoidulla direktiivillä (EU) 2021/1717 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse tiettyjen ajoneuvoluokkien kuvausten saattamisesta ajan tasalle ja eCall-järjestelmän lisäämisestä kyseisen direktiivin liitteissä I ja III olevaan katsastettavien kohteiden, menetelmien, hylkäysperusteiden ja puutteiden arvioinnin luetteloon. Katsastusdirektiivin (2014/45/EU) 5 artiklassa säädetään ajoneuvon katsastusajankohdasta ja katsastustihydestä. Kyseisen artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävät T5-luokan ajoneuvot tulisi katsastaa neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Delegoidun direktiivin 2021/1717/EU 1 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan direktiivin 2014/45/EU 5 artiklaa puolestaan on muutettu korvaamalla 1 kohdan c alakohta seuraavasti: c) pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävät pyörillä varustetut T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan traktorit: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Jatkossa lainkohdassa tunnistettaisiin myös T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan traktorit. Lisäksi pykälään tehtäisiin muita kielellisiä tarkistuksia.

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

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

**150 §. Määräaikaiskatsastuksen ajankohta.** Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia. Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin säännösten keskinäistä suhdetta selventävä viittaus 149 §:n 1 ja 2 momentteihin.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan määräaikaiskatsastuksen yhteydessä ajoneuvosta kerättäisiin henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti ja komission täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1014/2010, (EU) N:o 293/2012, (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392

mukaiset todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot. Täytäntöönpanoasetuksen 10 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1.1.2021 tai sen jälkeen rekisteröidyistä henkilöautoista ja kevyistä hyötyajoneuvoista kerätään määräaikaikatsastuksen yhteydessä todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot ja ajoneuvojen valmistenumerot. Ajoneuvon omistaja voi nimenomaisesti kieltäytyä asettamasta kyseisiä tietoja saataville. Todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot on yksilöity täytäntöönpanoasetuksen liitteen taulukossa 1.

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

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

Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin soveltamisalan osalta vastaamaan nykytilaa. Viittausrakenteen purkamisen myötä säännös ulotettaisiin aiempaa selkeämmin koskemaan myös muitakin katsastuslajeja kuin määräaikaikatsastusta. Vastaavasti rekisteröintikatsastus rajattaisiin aiempaa selkeämmin 1 momentin soveltamisalan ulkopuolelle.

Pykälän 2 momenttia tarkennettaisiin soveltamisalan osalta vastaamaan nykytilaa. Viittausrakenteen purkamisen myötä säännös ulotettaisiin aiempaa selkeämmin koskemaan myös muitakin katsastuslajeja kuin määräaikaikatsastusta.

Pykälän 3 momenttia tarkennettaisiin soveltamisalan osalta vastaamaan nykytilaa. Viittausrakenteen purkamisen myötä säännös ulotettaisiin aiempaa selkeämmin myös koskemaan muitakin katsastuslajeja kuin määräaikaikatsastusta.

**155 §. Määräaikaikatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuden luokitus.** Pykälää täydennettäisiin siten, että ajoneuvon hyväksymisen ja hylkäämisen ohella säännöksessä tunnistettaisiin jatkossa asiallisesti myös katsastuksen keskeytys. Lisäksi momentin sanamuotoja korjattaisiin vastaamaan selkeämmin muutoksastuksen alaa viittaamalla ajoneuvon tehtävien muutosten myötä seuraavaan muutoksastusvelvollisuuteen ajoneuvon vikojen tai puutteellisuuden sijaan.

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

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

muutoksastukseen kuukauden kuluessa keskeyttämisestä. Määräaikaiskatsastus olisi lisäksi keskeytettävä, jos ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset.

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

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin jatkossa määräaikaiskatsastuksen ohella muita katsastuslajeja koskien edellä tarkoitetuissa force majeure -tilanteen johdosta keskeytyneen katsastuksen osalta oikeudesta käyttää ajoneuvoa liikenteessä. Säännös vastaisi määräaikaiskatsastuksesta säädettyä. Katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä keskeytetyn katsastuksen perusteella, ajoneuvoa saisi käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan. Ajoneuvoa, joka on asetettu ajokieltoon, ei kuitenkaan saisi käyttää nykytilaa vastaavasti liikenteessä lainkaan.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 7 luku. Tekninen tienvarsitarkastus

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

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

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

Uutta pykälässä olisi se, että sanktiointi ulottuisi myös myyntiin pelkän muuttamisen sijasta. Oikeustila on tällä hetkellä epäselvä, mistä syystä oikeustilaa olisi syytä selkeyttää. Momenttia täydennettäisiin niin, että talouden toimija voitaisiin määrätä maksamaan seuraamusmaksu, mikäli se tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoisi 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa. Päästömanipulaatio toiminnan moitittavuuden kannalta on perusteltua että, pykälä kattaisi nimenomaisesti ajoneuvoon toteutettavaa päästömanipulaatiota koskevien laitteiden myynnin ja asentamisen. Asentaminen kattaisi kiellettyjen päästömanipulaatioiden toteuttamista koskevat mahdolliset ajoneuvoon tehtävät muutostyöt. Ehdotuksen 6 a §:n mukaan talouden toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon sellaista pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmää tai moottorin ohjausjärjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä. Ehdotuksen 7 a §:n 4 momentin mukaan ajoneuvoon toteutettu päästömanipulointi on kiellettyä ajoneuvon muuttamista.

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

**193 §. Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että 189-192 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen määrääjäksi tarkennettaisiin liikenne- ja viestintävirastossa annetussa laissa tarkoitettu seuraamuskollegio.

**194 §. Ajoneuvorikkomus.** Pykälän 1 momentin 14 kohdassa korjattaisiin siihen jäänyt virhe. Kohdan tulee viitata 12 §:ään kokonaisuudessaan, eikä ainoastaan sen 2 momenttiin.

**195 §. Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu.** Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin lakitekninen korjaus ja kohdassa viitattaisiin uuteen 7 a pykälään.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin liikennevirhemaksusta, joka määrättäisiin ajoneuvon kuljettajalle. Ajoneuvon kuljettajalle voitaisiin määrätä 300 euron suuruinen liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää liikenteessä ajoneuvoa, jota on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin päästömanipulaatioiden liikennevirhemaksusta, joka määrättäisiin sen maksettavaksi, joka olisi liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jota on muutettu siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Liikennevirhemaksu koskisi siten nimenomaan ajoneuvon omistajaa tai haltijaa eli esi-

merkiksi kuljetusyrittäjiä, mutta myös luonnollisia henkilöitä. Poliisi määräisi liikennevirhemaksun. Poliisilla olisi toimivalta määrätä liikennevirhemaksu oikeushenkilölle, esimerkiksi kuljetusyrittäjälle sekä luonnolliselle henkilölle. Liikennevirhemaksun suuruus oikeushenkilölle voisi olla enintään 30 000 euroa ja luonnolliselle henkilölle 3000 euroa. Suuruuden määrässä tulisi ottaa huomioon päästömanipuloinnilla saatu taloudellinen hyöty. Liikennevirhemaksu olisi ajoneuvokohtainen.

Liikennevirhemaksu olisi hallinnollinen sanktio päästömanipuloidun ajoneuvon käyttämisestä liikenteessä. Poliisi voisi määrätä liikennevirhemaksun tekemänsä liikenteenvalvonnan yhteydessä. Liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä ajoneuvon kuljettajalle. Mikäli kyseessä olisi esimerkiksi raskaan kaluston kuljettaja, joka olisi samalla kuljetusyrittäjän omistaja, tulisi asiasta määrätä 195 §:n 4 momentin mukainen liikennevirhemaksu. Päästömanipulaatioiden sanktiointia halutaan ennen kaikkea vierittää kuljetusyrittäjälle yksityishenkilöiden sijaan, jotta manipuloitujen tekeminen tehtäisiin liikenteenharjoittajalle kannattamattomaksi.

Pykälässä määrättäisiin enimmäissuuruus, joten poliisille jäisi harkintavaltaa, ja tämä voi määrätä alemman maksun. Harkinnassa olisi otettava huomioon muun muassa menettelyn laatu. Tanskassa päästömanipuloitujen ajoneuvojen käyttäminen liikenteessä on kiellettyä ja sanktioitua. Sanktio voidaan määrätä sekä ajoneuvon kuljettajalle että omistajalle. Sanktion suuruus on sidottu ajoneuvon massaan.

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

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

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

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

Sääntelyn tarkoituksena on keskittyä etenkin raskaissa ajoneuvoissa ja henkilöautoissa toteutettuihin päästömanipulaatioihin. Sääntelyn ensisijaisena tarkoituksena ei ole puuttua esimerkiksi mopojen virittämiseen.

Pykälän *5 momentti* vastaisi aiempaa 3 momenttia, ehdotettu *6 momentti* vastaisi aiempaa 4 momenttia ja ehdotettu *7 momentti* vastaisi aiempaa 5 momenttia.

**198 §.** *Ajokieltoon määrääminen.* Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin lakitekkinen korjaus ja kohdassa viitattaisiin uuteen 7 a pykälään.

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

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

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ajoneuvon hylkäämisestä valvontakatsastuksessa. Momentin mukaisesti ajoneuvo olisi hylättävä katsastuksessa tilanteessa, jossa ajoneuvoa ei hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä.

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

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

Pykälän *2 momentti* olisi uusi ja siinä säädettäisiin ajoneuvon kunnan tarkastamisesta tilanteessa, jossa poliisi-, tulli- tai rajavartiomies ei ole määrännyt valvontakatsastuksen tarkastuskohteita. Tällöin ajoneuvon kunto olisi tarkastettava määräaikaikatsastuksen laajuudessa.

Pykälän *3 momentti* olisi uusi. Siinä säädettäisiin sellaisen ajoneuvon valvontakatsastuksen alasta, jota ei koske määräaikaikatsastusvelvollisuus siten, että ajoneuvon olisi oltava sitä koskevien säännösten ja määräysten mukaisessa kunnossa, turvallinen käytettäväksi liikenteessä, siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja ja, että siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein.

Pykälän *4 momenttiin* siirrettäisiin 160 §:n 1 momentista säännökset mahdollisuudesta määrätä ajoneuvo yksityiskohtaisemmin tarkastettavaksi. Momentin sanamuotoja täsmennettäisiin vastaamaan kielellisesti selkeämmin säännöksen tarkoitusta ja käytäntöä.

**202 §.** *Auton ja sen perävaunun hyväksynnässä sovellettavat mittojen ja massojen raja-arvot.* Pykälää muutettaisiin huomioimaan turvallisuusasetuksen (EU) 2019/2144 voimaantulo. Asetus koskee autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisia ajoneuvoluokkia M, N ja O, ja se tulee voimaan porrastetusti: uusille ajoneuvotyypeille 6.7.2022 ja ajoneuvon käyttöön- otolle 7.7.2024. Asetuksella kumotaan muun muassa nykyisen turvallisuusasetuksen (EY) N:o 661/2009. Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY muuttamisesta an- nettu komission asetus (EU) N:o 1230/2012 kumoutuu turvallisuusasetuksen (EU) 2019/2144 myötä. Momenttiin tehtäisiin tarpeelliset muutokset ja lisäykset, joilla huomioitaisiin turvalli- suusasetuksen 2019/20144 voimaantulo. Jatkossa myös auto ja sen perävaunu, johon sovelle- taan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 42 tai 45 artiklaa tai sääntöjen vahvistami- sesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppi hyväksynnässä niiden yleisten rakenteellisten ominaisuuksien ja turvallisuuden osalta sovellettavista yhtenäisistä menettelyistä ja teknisistä eritelmistä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 6 artiklan 3 kohtaa, voitaisiin hyväksyä lii- kennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena.

### **Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta**

**22 §.** *Katsastustoimipaikkojen toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisättäisiin Liikenne- ja vies- tintävirastolle määräyksenantovaltuus määräaikaikatsastuksessa edellytetyistä laitteista. Pykä- län 1 ja 2 momentti säilyisivät ennallaan.

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

### **Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muuttamisesta**

**7 a §.** *Seuraamuskollegio.* Seuraamuskollegio olisi Liikenne- ja viestintävirastoon perustettava uusi toimielin, joka määräisi virastolle laissa säädettyjä hallinnollisia seuraamusmaksuja. Seu- raamuskollegio ei olisi päätoiminen, vaan se kokoontuisi tarvittaessa Liikenne- ja viestintävi- raston työjärjestyksen mukaisesti.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin seuraamuskollegion kokoonpanosta. Kollegiossa olisi kolme jäsentä, jotka olisivat Liikenne- ja viestintäviraston toimialan asiantuntijoita. Koska vi- raston toimiala on laaja, olisi tarkoituksenmukaista, että kollegion jäsenillä olisi kollektiivina kattavasti tuntemusta niiltä aloilta, joilla virasto määrää seuraamusmaksuja. Kullakin jäsenellä olisi henkilökohtainen varajäsen. Henkilökohtaisella varajäsenellä tulisi lähtökohtaisesti olla

samanlaista asiantuntemusta kuin varsinaisella jäsenellä. Puheenjohtajan ollessa estynyt, varapuheenjohtaja toimisi kollegion puheenjohtajana. Puheenjohtajan varajäsen osallistuisi kollegion kokoukseen tällaisessa tilanteessa tavallisen jäsenen roolissa. Liikenne- ja viestintävirasto nimittäisi seuraamuskollegion kolmen vuoden toimikaudeksi.

Koska kollegion tehtävä olisi määrätä hallinnollisia seuraamusmaksuja aloilta, joilla Liikenne- ja viestintävirastolla on myös määräysvalta, olisi määräysvallan ja tuomiovallan eriyttämisen vuoksi välttämätöntä, että seuraamuskollegion jäsenet eivät olisi valmistelleet tai esitelleet määräyksiä, joiden perusteella kollegio määräisi seuraamusmaksun. Jos kollegion harkittavaksi tulisi seuraamusmaksu, joka perustuisi jonkin kollegion jäsenen valmistelemaan tai esittelemään määräykseen, olisi tämä jäsen jäävi käsittelemään asiaa eikä voisi osallistua seuraamusmaksun määräämiseen. Tällöin kollegion toimintaan osallistuisi jäävin jäsenen varajäsen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin seuraamuskollegion tehtävästä. Kollegion tehtävänä olisi määrätä hallinnollisia seuraamusmaksuja. Kollegio tekisi päätöksensä esittelystä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että kollegion puheenjohtajaksi ja varapuheenjohtajaksi voidaan nimittää oikeustieteen muun ylemmän korkeakoulututkinnon kuin kansainvälisen ja vertailevan oikeustieteen maisterin tutkinnon suorittanut henkilö. Lisäksi puheenjohtajalta ja varapuheenjohtajalta edellytettäisiin hyvää perehtyneisyyttä Liikenne- ja viestintäviraston toimialaan. Kollegion muun jäsenen osalta riittäisi perehtyneisyys viraston toimialaan. Lisäksi edellytettäisiin muuta tehtävän hoidon edellyttämää pätevyyttä. Kollegion muulta jäseneltä ei edellytettäisi korkeakoulututkintoa. Tehtävän hoidon edellyttämä muu pätevyys voisi liittyä esimerkiksi luotsaukseen, ajoneuvoihin tai muuhun Liikenne- ja viestintäviraston toimialaan, jolla voitaisiin määrätä hallinnollisia seuraamusmaksuja.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että kollegion jäsenen rikosoikeudellisesta virkavastuusta hänen suorittaessaan tämän lain mukaisia tehtäviä. Jäsenen henkilökohtaisesta virkavastuusta säättäminen olisi tarpeellista, sillä jäsen ei välttämättä ole virkasuhteessa Liikenne- ja viestintävirastoon. Mitä jäsenen rikosoikeudellisesta virkavastuusta on säädetty, koskisi myös kollegion jäsenen varajäsentä tämän hoitaessa jäsenen tehtäviä. Kollegion jäsenellä olisi myös vahingonkorvauslain mukainen vahingonkorvausvastuu.

Pykälän 5 momentin mukaan seuraamuskollegion toiminta olisi järjestettävä niin, että kollegion riippumattomuus ja puolueettomuus seuraamusmaksujen määräämisessä on turvattu. Säännöksen tarkoituksena on turvata seuraamusmaksuasioiden puolueeton ja riippumaton käsittely viraston sisällä. Momentin mukaan seuraamuskollegion toiminnasta määrättäisiin tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksellä.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei olisi oikeutta pidättää ratkaistavakseen asioita, jotka kuuluvat seuraamuskollegion toimivaltaan. Vastaavasti on säädetty rautatiealan sääntelyelimen tehtävistä raideliikennelain (1302/2018) 147 §:ssä, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita. Vastaavaa sääntelyä on myös Kilpailu- ja kuluttajavirastossa annetun lain (661/2012) 3 §:ssä, jonka mukaan Kilpailu- ja kuluttajaviraston pääjohtaja ei voi ottaa kuluttaja-asiamiehen toimivaltaan kuuluvia asioita ratkaistavakseen. Säännös olisi välttämätön, jotta seuraamuskollegion riippumattomuus toteutuisi 5 momentissa tarkoitetulla tavalla.

## **Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

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

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

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

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

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

## **Laki tieliikennelain muuttamisesta**

**52 §. Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttäminen.**



Pykälän otsikkoa ja kolmatta momenttia muutettaisiin. Ehdotus liittyy ajoneuvolain uuteen 29 a §:ään, jolla selkeytetään tällaista tavarankuljettimien luonnetta ajoneuvona. Ehdotuksen avulla pyritään siihen, että kevyitä tavarankuljettimia voidaan myös jatkossa käyttää jalkakäytävällä. Tavarankuljetus kevyillä jakeluroboteilla alkoi Espoossa keväällä 2022. Laitteet ovat kooltaan pieniä, ja ne liikkuvat kävelynopeudella, minkä johdosta niitä voidaan käyttää jalkakäytävillä ilman, että siitä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisudelle. Momentissa myös rajattaisiin jalkakäytävällä käytettävien laitteiden nopeus kävelynopeutta vastaavaksi. Koska jalankulkijat kävelevät eri nopeuksilla, tarkkaa nopeutta (km/h) ei ole syytä säätää. Yleisesti keskimääräinen kävelynopeus on 3-6 km/h.

## **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

Esityksessä Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettavat asetus- ja määräystenantovaltuudet koskisivat teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä.

Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa seuraavat *asetukset ja määräykset*:

- 1) ehdotetun 7 §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä em. pykälässä tarkoitetuista teknisistä vaatimuksista ja niitä koskevista poikkeuksista;
- 2) uuden 7 a §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista sekä muutosten toteuttamisedellytyksistä sillä edellytyksellä, että muutokset ovat tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi;
- 3) uuden 7 a §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä em. pykälässä tarkoitetuista ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niistä edellytettävistä selvityksistä sekä vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista;
- 4) uuden 29 a §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kevyen automaattisen tavarankuljettimen mitoista, massoista, valoista, heijastimista, äänimerkistä ja jarrusta;
- 5) ehdotetun 66 §:n 8 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kansallisen tyyppi hyväksynnän ja piensarjatyypin hyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävistä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä;
- 6) uuden 116 a §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetuista annettavista tiedoista ja niiden toimittamistavasta sekä raportoinnin suorittamisesta; ja
- 7) ehdotetun 145 §:n 4 momentin nojalla muutoksatsastuksen sisällöstä voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella;
- 8) uuden 145 a §:n nojalla voidaan säätää tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen tietojen tallentamisesta rekisteriin;

- 9) ehdotetun 143 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä pykälän 1 momentissa tarkoitetuista muutoksista, jotka edellyttävät muutuskatsastusta, sekä pykälän 2 momentissa tarkoitetuista muutoksista ja vähäisistä muutoksista, jotka eivät edellytä muutuskatsastusta.

Esityksessä ehdotettava määräystenantovaltuus Puolustusvoimien pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle koskisi teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston tehtävistä säädettäisiin tarkemmin sotilasajoneuvoista säädettävässä erityislaissa. Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen mukaan pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi antaa:

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

## **9 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan mahdollisimman pian.

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

### **10.1 Päästömanipulaatiot**

Ajoneuvolakiin ehdotettavia muutoksia koskien päästömanipulaatiota tehostettaisiin alalle, kuten kuljetusyrityksille ja korjaamoille järjestettävällä tiedotuksella.

Liikennettä valvovana viranomaisena poliisin rooli korostuisi päästömanipulaatiotapausten valvonnassa sekä sanktioiden määräämisessä kiinni jäämisessä. Se, että päästömanipulaatioista voisi antaa aikaisempaa ankaramman rangaistuksen, saattaisi kannustaa poliisia ohjaamaan resurssejaan tähän valvontaan enemmän.

### **10.2 Automaation edistäminen**

Esitykseen sisältyisi uutena oikeussuojakeinona Liikenne- ja viestintäviraston oikeus keskeyttää välittömästi koenumerotodistuksella tehtävä automaatiokokeilu, jos siitä aiheutuu vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle. Käytännössä poliisi saattaisi joutua keskeyttämään tällaisella ajoneuvolla ajamisen ajoneuvolain 198 §:n mukaisesti. Lisäksi automaatiokokeiluihin liittyisi koenumerotodistuksen haltijan velvollisuus raportoida kokeilusta Liikenne- ja viestintävirastolle sekä viraston velvollisuus julkaista kokeiluja koskevia tietoja raporttien perusteella. 10.3 Ajon- aikaiset kulutustiedot

Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 mukaan jäsenvaltioiden on kerättävä tiedot todellisesta ajon aikaisesta polttoaineen- ja energiankulutuksesta osana määräaikaikatsastusta. Tietojen kerääminen on aloitettava 20.5.2023 ja se koskee 1.1.2021 tai sen jälkeen rekisteröityjä uusia henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja. Jäsenvaltiot saavat toimittaa tietoja myös aiemmin. Myös ajoneuvovalmistajien on kerättävä todellisia ajo-olosuhteita edustavat tiedot 1.1.2021 tai sen jälkeen rekisteröidyistä uusista henkilöautoista ja kevyistä hyötyajoneuvoista.

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

#### **10.4 Käyttövoimien salliminen (konversiot)**

Konversioiden teknologianeutraali salliminen kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin edistäisi ympäristötavoitteita muun ohella fossiilittoman liikenteen tiekartan kirjausten mukaisesti. Laajamittainen salliminen on kuitenkin uutta toimintaa, joten ajoneuvoihin tehtävien konversioiden turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia tulisi seurata. Liikenne- ja viestintävirastossa on jo käynnissä aihetta koskeva tutkimus. Tutkimuksen valmistuttua konversioiden vaikutusten arviointeja tullaan täydentämään esitykseen.

### **11 Suhde muihin esityksiin**

#### **11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä**

Puolustusministeriössä on käynnissä hallituksen esityksen valmistelu sotilasajoneuvoja koskevaksi uudeksi lainsäädännöksi, jonka valmistelulla on sisällöllinen yhteys käsillä olevaan esitykseen. Puolustusministeriön esitys ja käsillä oleva esitys ovat toisistaan riippuvaisia ja ne tulisi käsitellä eduskunnassa samanaikaisesti.

Ehdotuksen ajoneuvolain muutoslakiin sisältyvä 1 a §:n 1 kohdan ehdotus on riippuvainen puolustusministeriön lakiehdotuksesta. Kyseiseen ehdotukseen olisi lisättävä puolustusvoimien lakiehdotuksen vahvistamisen jälkeen laille annettu lainnumero.

#### **11.2 Suhde talousarvioesitykseen**

Hallituksen esityksen mukaisella sääntelyllä on vaikutuksia valtion talousarvioesitykseen. Kokonaisuutena arvioidaan Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan esitys edellyttäisi vähintään kahden henkilötyövuoden pysyvää lisäystä. Liikenne- ja viestintävirastossa keskimääräinen henkilötyövuoden hinta on viraston mukaan 130 000 euroa.

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2023 toiseksi lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

### **12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

#### **12.1 Lakiesitykselle asetetut tavoitteet perustuslain kannalta**

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

#### **12.2 Perusoikeuksien rajoittaminen**

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

Perusoikeusrajoitusten tulee olla välttämättömiä hyväksyttävän tarkoituksen saavuttamiseksi (PeVM 25/1994 vp, s. 5/D).

### 12.2.1 Seuraamusmaksusääntely (PL 15, 21 §)

Esitykseen sisältyy uutta seuraamusmaksusääntelyä. Ehdotuksen 189 §:n 6 kohdan mukaisen seuraamusmaksun määräisi liikenne- ja viestintävirasto. Ehdotuksen 192 a §:ssä säädetyn liikennevirhemaksun määräisi poliisi.

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

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on todennut, että rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraali hallinnollinen seuraamus (PeVL 9/2018 vp). Vähemmän haitallisiin ja moitittaviin tekoihin, joihin seuraamuksen liittäminen niiden haitallisuus huomioon ottaen on kuitenkin perusteltua, on tämän vuoksi tarkoituksenmukaista liittää hallinnollisia maksuseuraamuksia. Valiokunnan mukaan tällaiset seuraamukset voivat toimia yleisestävästi niiden tehon perustuessa muun muassa valvontaan ja kiinnijäämisen riskin suuruuteen sekä seuraamuksen nopeaan määräämiseen. Suomessa on erittäin paljon sakkorangaistuksia rikoslain ulkopuolisia tunnusmerkistöjä, joita ei ole tarpeen enää ilman hyväksyttävää perusteluita lisätä. Toisenlaista kehityskulusta voidaan mainita esimerkiksi vuoden 2020 kesäkuussa voimaan tullut uusi tieliikennelaki, jossa vähäisimmät tieliikenteen rikkomukset irrotettiin kokonaisuudessaan rikosoikeudesta sanktioimalla ne hallinnollisesti liikennevirhemaksulla (ks. HE 180/2017 vp). Tässäkään lakiehdotuksessa ei ehdoteta uusia rikosoikeudellisia sanktioita, vaan esitettävät uudet sanktiot ovat hallinnollisia maksuja.

Ehdotettu hallinnollisia seuraamusmaksuja koskeva sääntely perustuu Suomea velvoittavaan EU-oikeuteen. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 84 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot vahvistavat niitä seuraamuksia koskevat säännöt, joita määrätään talouden toimijoille ja tutkimuslaitoksille, jotka ovat syyllistyneet asetuksissa mainittuihin rikkomuksiin. Lisäksi asetus edellyttää, että jäsenvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin seuraamuksia koskevien sääntöjen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on asetuksen mukaan oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Niiden edellytetään olevan oikeassa suhteessa vaatimustenvastaisuuden vakavuuteen ja kyseisen jäsenvaltion markkinoilla saataville asetettujen vaatimustenvastaisten ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien tai erillisten teknisten yksiköiden lukumäärään. Artikla jättää jäsenvaltioille liikkumavaraa seuraamuksia koskevien tarkempien yksityiskohtien, kuten seuraamuslajin ja seuraamusten suuruuden suhteen. Asetus asettaa vaatimuksen ainoastaan seuraamusten säätämisestä ja niistä rikkomuksista, joiden johdosta seuraamus on ainakin voitava määrätä. Artikla ja sen sisältämä liikkumavara ovat merkityksellisiä myös perustuslain 15 §:n omaisuuden suojan ja 21 §:n oikeusturvan kannalta. Nämä perusoikeudet on otettava huomioon artiklan kansallisessa täytäntöönpanossa.

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan säädetty perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Näistä syistä laissa olisi täsmällisesti ja selkeästi

säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp). Voimassa olevan ajoneuvolain 10 luvussa säädetään seuraamusmaksusta ja tarkkarajaisista, täsmällisistä ja laillisuusperiaatteen mukaisista rikkomustunnusmerkistöistä. Nyt ehdotetulla sääntelyllä täydennettäisiin ja täsmennettäisiin tätä sääntelyä perustuslain 21 §:n oikeusturvan vahvistamiseksi.

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

Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan siihen, että hallinnollisia sanktioita koskevan sääntelyn tulee olla oikeasuhtaista eli suhteellisuusperiaatteen mukaista (PeVL 15/2014 vp ja PeVL 17/2012 vp sekä siinä mainitut lausunnot). Seuraamusmaksua koskevassa sääntelyssä oikeasuhtaisuuden vaatimus täytetään sillä, että seuraamusmaksulle ei ole lakisääteistä alarajaa ja suuruuden määrittämisessä otetaan huomioon tapauskohtaiset olosuhteet laissa säädetyllä tavalla. Seuraamusmaksua ei määrätä tilanteissa, joissa rikkomukset ovat vähäisiä tai joissa maksun määrääminen on kohtuutonta. Seuraamusmaksun sijaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen.

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

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

nen enimmäissuuruus vaihtelee 30 000 ja 500 000 euron välillä. Ehdotettu Liikenne- ja viestintäviraston oikeushenkilölle määräämä seuraamusmaksu voisi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti talouden toimijan, tutkimuslaitoksen ja hyväksytyn asiantuntijan edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrätäisiin luonnolliselle henkilölle, enimmäissuuruus olisi 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään 1 prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Perustuslakivaliokunnan lausunnot huomioon ottaen tällaista seuraamusmaksua ei ole pidettävä ongelmallisena oikeusturvan kannalta.

### 12.2.3 Elinkeinovapaus ja omaisuuden suoja

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

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

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

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

Ehdotukseen sisältyvällä päästömanipulaatiot kieltävällä sääntelyllä olisi vaikutusta päästömanipulaatioissa käytettäviä tuotteita ja palveluita myyvien toimijoiden elinkeinonharjoittamiseen. Tällaisia toimijoita ovat esimerkiksi kansainväliset myyntialustat, kuljetusyrietykset, joiden liiketoiminta perustuu kuljetuksiin, tai Suomessa sijaitsevat korjaamot, joissa päästömanipulointeja tehdään. Ehdotuksilla voisi olla vaikutusta luonnollisten henkilöiden omaisuuden suojaan, sillä päästömanipulaatiot kieltävä sääntely rajoittaisi heidän vapautta päättää omaisuutensa käytöstä. Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla edistettäisiin tasapuolisia kilpailuedellytyksiä ammattiliikenteessä. Ehdotuksilla ei katsota olevan rajoittavaa vaikutusta ajoneuvomarkkinoilla toimivien yritysten elinkeinovapauteen, eikä mainitut seikat huomioon ottaen ehdotusta voitaisi

pitää kohtuuttomana omaisuudensuojan tai elinkeinovapauden rajoituksena. Esityksessä ehdotetulla päästömanipulaation kiellolla pyrittäisiin turvaamaan perustuslain 20 §:n mukainen ympäristöperusoikeuden toteutuminen.

#### *Ajonaikaiset kulutustiedot*

Täytäntöönpanoasetuksessa esitetyillä uusilla ajonaikaisten kulutustietojen seurantaan ja ilmoittamiseen liittyvillä velvoitteilla saattaa olla vaikutuksia katsastuspaikkojen edellytyksiin harjoittaa liiketoimintaansa, jos niiden on hankittava uusia laitteistoja. Tällöin ehdotuksella voi olla merkitystä perustuslain 18 §:ssä turvatuun elinkeinovapauden ja 15 §:ssä säädetyn omaisuudensuojan kannalta.

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Esityksessä ehdotettu sääntely saattaisi tarkoittaa sitä, ettei olemassa olevalla katsastusvälineistöllä välttämättä pystyttäisi mittaamaan ajonaikaisia kulutustietoja, vaan osa katsastusasemista joutuisi uusimaan OBD-skannereitaan sääntelyn takia. OBD-skannerit ovat kuitenkin sellaista välineistöä, joka jokaisella katsastusasemalla täytyy jo nykyistenkin tehtävien hoitamiseksi olla. Lisäksi skannerit joudutaan joka tapauksessa uusimaan tietyn väliajoin. Vaikka ehdotettu sääntely saattaisi aiheuttaa kustannuksia joillakin katsastusasemilla, olisivat kustannukset maltillisia.

#### 12.2.4 Vastuu ympäristöstä

Vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan kaikille. Julkisen vallan on pykälän 2 momentin mukaan pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Perustuslain 20 §:n säännös ilmaisee ihmisten kaikinpuolisen vastuun sellaisesta taloudellisen ja yhteiskunnallisen toiminnan lähtökohdasta, joka turvaa elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Säännöksen piiriin kuuluvat sekä ympäristön tuhoutumisen tai pilaantumisen estäminen kuten myös aktiiviset luonnolle suotuisat toimet. Siten säännös ilmaisee ihmisten kaikinpuolisen vastuun sellaisesta taloudellisen ja yhteiskunnallisen toiminnan kokonaisuudesta, joka turvaa elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden säilymistä (PeVL 69/2018 vp).

Esityksessä ehdotettavien päästömanipulaatiot kieltävien säännösten katsotaan olevan sopu-soinnussa perustuslain 20 §:n säännösten kanssa. Päästömanipulaatiot kieltävien säännösten vaikutuksena olisi ajoneuvojen lähipäästöjen vähentyminen sekä ilman laadun paraneminen. Julkisen vallan tulisi ryhtyä riittäviin toimiin, joilla turvataan ympäristöä ja ihmisiä yksittäisen ihmisen tai yrityksen omaisuuden käytön tai yleisemmin elinkeinovapauden harjoittamisen aiheuttamilta haitoilta. Päästömanipulaatiot kieltävien ehdotusten katsottaisiin edistävän ympäristöperusoikeuden toteuttamista vähentämällä ajoneuvojen lähipäästöjä, joita ovat etenkin typen oksidit ja hiukkaspäästöt.

Ajoneuvojen kulutustietojen keräämisellä olisi myönteisiä vaikutuksia ympäristölle, koska ajonaikaiseen polttoaineen kulutukseen ja energian kulutukseen liittyvien tietojen avulla voidaan paremmin valvoa ja seurata auton tyyppihyväksynnässä ilmoitettujen kulutuslukemien toteutumista verrattuna todelliseen liikennekäyttöön.

### **12.3 Asetuksenantovaltuudet ja määräysenantovaltuudet (PL 80 §)**

Perustuslain (731/1999) 80 §:ssä säädetään asetuksen antamisen ja lainsäädäntövallan siirtämisen perusteista. Pykälän 2 momentin mukaisesti myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi edellytetään tällaisen valtuutuksen olevan soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut, että muu kuin perustuslain 80 §:n 1 momentissa mainittu asetuksenantaja voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Perustuslakivaliokunta on lisäksi todennut, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaisiin valtuuksiin kohdistuu yleistä tarkkarajaisuutta koskeva pidemmälle menevä vaatimus, jonka mukaan valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa (ks. esim. PeVL 34/2012 vp, PeVL 46/2001 vp ja PeVL 17/2018 vp.). Lisäksi perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti muistuttanut, että perustuslain säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien määräysten sisältöä (ks. esim. PeVL 10/2016 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 58/2010 vp ja PeVL 44/2010 vp).

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

Hallitus ei katso esityksen olevan ristiriidassa perustuslain tai Suomea sitovien kansainvälisten ihmisoikeusvelvoitteiden kanssa. Lakiehdotus voidaan hallituksen käsityksen mukaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

*Ponsi*

*Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:*



1.

## Laki

### Ajoneuvolain muuttamisesta

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

*muutetaan* 1 §, 2 §:n 5, 7, 19, 23 ja 54 kohdat, 7 §, 13 §:n 2 momentin 2 ja 10 kohdat ja 5 momentti, 14 §:n 2 momentin 1 kohta ja 3 momentti, 17 §:n 2 momentin 3 ja 4 kohdat, 18 §:n 1 ja 2 momentti, 30 §:n 1 momentti, 32 §, 66 §:n 4, 7 ja 8 momentti, 78 §:n 1 momentti, 82 §:n 2 momentti, 91 §, 92 §:n 1—3 momentti, 96 §, 112 §:n 3 momentti, 116 §:n 1 momentti, 119 ja 125 §, 126 §:n 1 momentti, 129 §, 130 §:n nimeke ja 1 momentti, 131 ja 132 §, 134 §:n 1 momentin 2 kohta ja 2 momentti, 135 §:n 1 ja 3 momentti, 136 §:n 2 momentin 2a ja 2c kohdat ja 3 momentti, 138 §, 139 §:n 4 momentin 5 kohta, 140 §:n 1 momentti, 142 §:n 1 ja 3 momentti, 143 §:n 1 momentti ja 2 momentin 2, 7 ja 8 kohdat, 144 §:n 1 momentin 1, 6b ja 7 kohdat, 145 §, 146 §:n 1 momentti, 147 §:n 1 momentin 3 kohta, 149 §, 150 §:n 3 ja 4 momentti, 151 §:n 2 momentti, 153 §:n 1-3 momentti, 155 §:n 1 momentti, 156 §, 157 §:n 3 momentti, 159 §:n 1 ja 2 momentti, 160 ja 161 §, 162 §:n 1 momentti, 166 §:n 1 momentti ja 2 momentin 1 kohta, 189 §:n 6 kohta, 193 §:n 1 momentti, 194 §:n 1 momentin 14 kohta, 195 § 2 – 4 momentti, 198 §:n 3 momentti, 200 § ja 202 §.

*lisätään* lakiin uusi 1 a §, 2 §:ään uudet 3 a, 32 a , 36 a ja 42 a kohdat, uudet 6a, 7a, 29a, 80a ja 116a §, 133 §:ään uusi 4 momentti, 135 §:ään uusi 4 momentti, 139 §:ään uusi 2 momentin 4a kohta, 145a , 145b, 147a, 152a, 200a ja 200b § seuraavasti:

#### 1 §

#### *Soveltamisala*

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

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

Lisäksi tässä laissa säädetään muun muassa uusien ajoneuvojen sekä ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden maahantuonnista, myytäväksi valmistamisesta, kaupan pitämisestä, myynnistä ja muusta luovuttamisesta.

#### 1 a §

#### *Soveltamisalan rajaukset*

Tätä lakia ei sovelleta:

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

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

- 1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;
- 2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta;
- 3) 178 §:ssä säädettyä ajoneuvon korjausvelvoitetta ja takaisinkutsua;
- 4) seuraamuksia koskevaa 10 lukua;
- 5) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä; ja
- 6) 200 §:ssä säädettyä valvontakatsastukseen määräämistä.

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

- 1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;
- 2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta;
- 3) 13 §:n 2 momentin 1-5, 10 ja 12 kohdan vaatimuksia ajoneuvon rakenteeseen, hallintalaitteisiin ja varusteisiin liittyen;
- 4) 116 §:n koenumerotodistusta ja koenumeroilpiä koskevaa sääntelyä;
- 5) 116 a §:n automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistusta koskevia säännöksiä;
- 6) 119 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää koenumerotodistus ajoneuvossa mukana ajon aikana;
- 7) 165-167 §:n säännöksiä teknisestä tienvarsitarkastuksesta;
- 8) 194 §:n 1 momentin 6, 9, 10, 11 ja 14 kohdassa säädettyä ajoneuvorikkomusta koskevaa rikosvastuuta;
- 9) 196 §:ssä säädettyä rikosvastuuta;
- 10) 197 §:ssä säädettyä toimenpiteistä luopumista; ja
- 11) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä.

Kevyeen automaattiseen tavarankuljettimeen sovelletaan ainoastaan:

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

## 2 §

### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

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

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

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

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

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

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

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

42 a) *Sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella*, ajoneuvojen puiteasetuksissa määritettyä vaatimustenmukaisuustodistusta, joka on strukturoidussa sähköisessä muodossa.

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

## 6 a §

### *Päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynti ja asentaminen*

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

Talouden toimijan tulee osoittaa, että myynnin tai asentamisen kohteena olevan 1 momentissa tarkoitettun tuotteen asentamisesta ajoneuvoon ei seuraisi, että ajoneuvo ei enää täyttäisi vaatimuksia, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty.

## 7 §

### *Ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset*

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

Käytettynä maahantuotuun ajoneuvoon saa 1 momentista poiketen soveltaa teknisiä vaatimuksia, joita ajoneuvoon on sovellettu sen valmistus- tai tuontimaassa, jos vaatimuksilla varmistetaan turvallisuuden ja ympäristöominaisuuksien taso, joka ei poikkea 1 momentissa tarkoitettua tasosta vähäistä enempää.

EU- tai EY-tyyppihyväksytyt taikka EU-yksittäishyväksytyt ajoneuvot, jota ei ole edellä tarkoitettussa hyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu, katsotaan täyttävän 1 ja 2 momentissa tarkoitettua vaatimukset.

Ajoneuvon, jonka luokitusta tai alaluokitusta on muutettu, on täytettävä sen uuden luokituksen ja alaluokituksen mukaiset 1 ja 2 momentissa tarkoitettua tekniset vaatimukset.

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

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

## 7 a §

### *Ajoneuvon muuttaminen*

Ajoneuvoa saa muuttaa siten, että se ei täytä 7 §:n 1–5 momentissa tarkoitettuja teknisiä vaatimuksia vain, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 7 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista määräyksiä, joissa otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus ja ajoneuvoon tehtävien muutosten käytännön toteutettavuus sekä määräyksiä lisävaatimuksista, joilla varmistetaan ajoneuvon turvallisuus ja haitallisten ympäristövaikutusten vähäisyys muutosten jälkeen.

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

Ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta.

Liikenteessä käytettävään ajoneuvoon toteutettu päästömanipulointi on kiellettyä ajoneuvon muuttamista.

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

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

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

### 13 §

#### *Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

---

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on kuitenkin oltava vähintään:

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

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

Käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetty vaatimukset, jos se täyttää 7 §:n 1-5 momentissa säädetty vaatimukset. Tieliikennekäyttöön tarkoitettussa ajoneuvossa on kuitenkin aina oltava 2 momentin 6 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti varoituskolmio.

### 14 §

#### *Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista*

---

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

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

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

### 17 §

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

---

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan myöntää:

---

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

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

18 §

*Käytettynä maahantuodun ajoneuvon vaatimukset*

Sellaisen käytettynä maahantuodun ajoneuvon, joka ensirekisteröidään tai otetaan Suomessa muutoin ensimmäistä kertaa käyttöön, on täytettävä ne tekniset vaatimukset, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Sellaisen toisessa ETA-valtiossa rekisteröidyn EU- tai EY-tyyppihyväksytyin ajoneuvon, joka täyttää 7 a §:ssä säädetyt vaatimukset ja jolla ei ole rekisteröintitodistukseen merkittyjä käyttöön liittyviä rajoituksia, katsotaan täyttävän tämän momentin vaatimukset.

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

---

29 a §

*Kevyt automaattinen tavarankuljetin*

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

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

30 §

*Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo*

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

32 §

*Hälytysajoneuvo*

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

66 §

*Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa*

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

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

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

78 §

*Yksittäishyväksynnän myöntäminen*

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

---

#### 80 a §

##### *Valmistajan vastuu yksittäishyväksynnässä*

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

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

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

#### 82 §

##### *Yksittäishyväksyntätodistus*

---

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

#### 91 §

##### *Ennakoilmoitus*



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

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

#### 92 §

##### *Ennakoilmoituksen tekijä*

Ennakoilmoituksen voi tehdä ajoneuvon valmistaja ja valmistajan edustaja.

Ennakoilmoituksen tekijän on oltava:

- 1) Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;
- 2) autoverolain 46 §:ssä tarkoitettu rekisteröity autoveroilmoittaja, jos yhteisö ennakoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja; ja
- 3) vakavarainen ja asiantunteva.

Lisäksi ennakoilmoituksen tekijällä on oltava käytössään ajoneuvon valmistajan rakentamiseen ja varusteisiin liittyvät hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot ja EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistus tai selvitys muun ajoneuvon tyyppihyväksynnästä.

---

#### 93 §

##### *Ennakoilmoitustodistus*

Ennakoilmoituksesta muodostuu ajoneuvolle ennakoilmoitustodistus, jonka Liikenne- ja viestintävirasto asettaa ennakoilmoituksen tekijän saataville.

---

#### 96 §

##### *Rekisteröintitodistus*

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

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen II osan ajoneuvon omistajalle pyynnöstä.

#### 112 §

##### *Liikennekäytöstä poisto*

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

---

## 116 §

### Koenumerotodistus ja koenumerokilvet

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää ajoneuvoja valmistavalle, myyvälle, varustavalle tai korjaavalle taikka kuljetustoimintaa harjoittavalle tai ajoneuvoihin kohdistuvaa tutkimustoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle hakemuksesta enintään vuoden voimassa olevan koenumerotodistuksen. Todistus oikeuttaa Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikenne-käytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäiseen käyttöön koenumerokilvin tiellä ja muualla. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen, jos ajoneuvoa on käytetty koenumerokilvillä tämän lain tai tieliikennelain taikka niiden nojalla annettujen säännösten tai määräysten, ajoneuvon verotusta koskevien säännösten taikka koenumerotodistuksessa asetettujen ehtojen vastaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen haltijan kaikki koenumerotodistukset, jos mainittujen säännösten, määräysten tai ehtojen vastainen toiminta on ollut toistuvaa tai erityisen vakavaa.

---

## 116 a §

### Automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistus

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

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

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

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

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

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

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

#### 119 §

##### *Ajoneuvon väliaikainen käyttö liikenteessä*

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

#### 5 luku

### **Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö**

#### 125 §

##### *Suomessa vakituisesti asuvan oikeus käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa*

Suomessa autoverolain (777/2020) 33 §:ssä tarkoitetulla tavalla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa.

Ajoneuvon kuljettajan on osoitettava ajoneuvon maahantuontiajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on:

- 1) että ajoneuvossa on rekisteröintivaltion rekisterikilvet ja kansallisuustunnus;
- 2) että ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän päämitat ja massat eivät ylitä Suomessa sallittuja arvoja;
- 3) että ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus; ja
- 4) että ajoneuvon kuljettajalla on rekisteröintimaassa annettu ajoneuvon rekisteröintitodistus ja todistus oikeudestaan pitää ajoneuvoa hallinnassaan, jollei sitä ole rekisteröity mukana olevan henkilön nimiin.

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

#### 126 §

##### *Geneven ja Wienin sopimukseen liittyneissä valtioissa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttö*

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

Sen lisäksi, mitä 125 §:ssä ja tämän pykälän 1 momentissa säädetään, Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityä

ajoneuvoa saa käyttää Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos kuljettajalla on autoverolain 6 luvun nojalla oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta.

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

Jos kyseessä on kansainvälinen, enintään seitsemän päivää Suomessa kestävä kuljetus, Suomessa vakituisesti asuvan luonnollinen henkilön voi osoittaa osoitettava ajoneuvon maahantuloajankohdan liikennettä valvovalle viranomaiselle.

## 129 §

### *Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö*

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

## 130 §

### *Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn perävaunun käyttö suomalaiseen vetoajoneuvoon kytkettynä*

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

- 1) O3- tai O4-luokan perävaunu on rekisteröity ETA-valtiossa;
- 2) O3- tai O4-luokan perävaunua käytetään kansainväliseen huolintatoimeen välittömästi liittyvässä kuljetuksessa, jossa perävaunu ylittää kolmannen valtion rajan; tai
- 3) muuta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua perävaunua käytetään matkailu- tai esittelytarkoituksessa.

---

## 131 §

### *Rekisteröimätön L-luokan ajoneuvo ja moottorireki*

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

Edellä 1 momentissa tarkoitettun käytön edellytyksenä on, että:

- 1) ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus;
- 2) ajoneuvossa on sen kotivaltion kansallisuustunnus; ja
- 3) ajoneuvo ei ole sen lähtövaltiossa rekisteröintivelvollisuuden alainen.

## 132 §

### *Omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuodun ajoneuvon ensirekisteröinti*

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

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

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

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

## 6 luku Ajoneuvon katsastus

### 133 §

#### *Rekisteröintikatsastusvelvollisuus*

---

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

### 134 §

#### *Liikennekäytöstä tai rekisteristä poistetun ajoneuvon rekisteröintikatsastus*

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

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

---

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

---

### 135 §

#### *Ajoneuvon esittäminen rekisteröintikatsastukseen*

Käytettynä ETA-valtiosta tuodusta ajoneuvosta on luovutettava katsastuksen suorittajalle ulkomainen rekisteröintitodistus taikka ulkomaisen, ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama todistus tai viranomaisen ylläpitämästä järjestelmästä saatu tieto aikaisemmasta rekisteröinnistä. Jos ulkomaisesta kaksiosaisesta rekisteröintitodistuksesta puuttuu II osa, ajoneuvon rekisteröintikatsastus voidaan hyväksyä, jos aikaisemman rekisteröintivaltion viranomaiselta saadaan tieto siitä, ettei ajoneuvon rekisteröinnille Suomeen ole estettä. Käytettynä

muualta kuin ETA-valtiosta tuodusta ajoneuvosta on esitettävä ulkomainen rekisteröintitodistus tai ulkomaisen, ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama todistus aikaisemmasta rekisteröinnistä. Ahvenanmaan maakunnasta käytettynä tuodusta ajoneuvosta on esitettävä Ahvenanmaan maakunnan antama rekisteröintitodistus. Jos käytettynä maahantuodulta ajoneuvolta ei ole lähtömaassa edellytetty rekisteröintiä, on ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta esitettävä asianmukainen selvitys. Sotilasajoneuvorekisteriin rekisteröitynä olleesta ajoneuvosta on esitettävä rekisteröintiä koskeva selvitys.

---

Rakenteeltaan muutetun aiemmin ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn tai tyyppi- tai yksittäishyväksymättömän aiemmin Suomessa tai muualla rekisteröimättömän ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa on muun selvityksen lisäksi esitettävä ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää ennen vuotta 1970 käyttöön otetusta ajoneuvosta.

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

#### 136 §

##### *Rekisteröintikatsastuksen sisältö*

---

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

---

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

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

---

c) hyväksytystä määräaikaiskatsastuksesta esitetään todistus joko alkuperäisenä tai jäljennöksenä.

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

---

#### 138 §

### *Rekisteröintikatsastustodistus*

Katsastuksen suorittajan on annettava 160 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi hyväksytystä ja hylätystä rekisteröintikatsastuksesta ajoneuvon katsastukseen esittäneelle ajoneuvon teknisiä tietoja sisältävän rekisteröintikatsastustodistuksen I osan ja rekisteri-ilmoitusasiakirjana käytettävän rekisteröintikatsastustodistuksen II osan (*rekisteröintikatsastustodistus*). Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan ajoneuvon rekisteröintikatsastustodistus on voimassa kolme kuukautta. Voimassaolo kuitenkin päättyy tätä ennen, jos ajoneuvon tyyppihyväksynnän tai yksittäishyväksynnän voimassaolo päättyy taikka jos ajoneuvo ei enää täytä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia.

### 139 §

#### *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa*

Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsotaan ajoneuville myönnetty, voimassa oleva:

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

Vaatimustenmukaisuus voidaan rekisteröintikatsastuksessa osoittaa lisäksi:

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

- a) 1–4 kohdassa tarkoitettu tapauksessa; tai
- b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

### 140 §

#### *Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta käytettynä tuodun ajoneuvon vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa*

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

- 1) vaatimustenmukaisuustodistus;
- 2) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta tuodun EU- tai EY-tyyppihyväksytyt ajoneuvon osalta ajoneuvon tyyppihyväksyntänumero ja aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus; EU- tai EY-tyyppihyväksytyltä ajoneuvolta vaatimustenmukaisuustodistusta voidaan edellyttää vain, jos ajoneuvoa ei pystytä tunnistamaan toisessa ETA-valtiossa ajoneuville myönnetyn muun kuin ajoneuvojen rekisteröinti-asiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU vaatimuksia vastaavan rekisteröintitodistuksen perusteella;
- 3) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta yksittäiskappaleena tuodun, aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osalta ajoneuvon aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus, sekä muu selvitys vaatimustenmukaisuudesta siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi rekisteröintitodistuksesta; vaatimustenmukaisuuden osoittamista erillisin testein, tarkastuksin tai todistuksin voidaan edellyttää vain siltä

osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi ajoneuvon aiemmasta rekisteröintitodistuksesta tai katsastuksen suorittajalle toimitetuista ajoneuvon aiemman rekisteröinnin edellytyksenä ajoneuvolle tehdyistä tarkastuksista ja testeistä saaduista selvityksistä.

---

#### 142 §

##### *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen rekisteröintikatsastuksessa*

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

---

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

#### 143 §

##### *Muutoksastusvelvollisuus*

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

- 1) ajoneuvoa on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin;
  - 2) ajoneuvoa tai sen käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin;
  - 3) ajoneuvoa tai sen käyttötarkoitusta on muutettu siten, että muutoksella on vaikutusta ajoneuvon kohdistuvaan veroon tai olennaista vaikutusta lakisääteisiin maksuihin;
  - 4) ajoneuvoa on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu;
  - 5) aikaisintaan vuonna 1960 käyttöön otetun ajoneuvon muista kuin kulutusosista vähintään 25 prosenttia on vaihdettu ensirekisteröinnin jälkeen.
- Muutoksastusvelvollisuus ei koske:
- 

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

---

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

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



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

#### 144 §

##### *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutoksissa*

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

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

---

6) hyväksytyt asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

---

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

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

a) 3–6 kohdassa tarkoitettu tapauksessa; tai

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

---

#### 145 §

##### *Muutoksista sisältö*

Muutoksista on tarkastettava:

- 1) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon säännösten- ja määräystenmukaisuus muutoksista velvollisuuden aiheuttaneen muutoksen ja siihen liittyvien muutosten osalta;
- 3) ajoneuvoon tehdyn muutoksen toteutuksen asianmukaisuus;
- 4) muutoksen vaikutus kanta-ajoneuvon prosentuaaliseen osuuteen;
- 5) ajoneuvo 154 §:n 1 momentissa tarkoitetun muutokseen liittyvän vian tai puutteellisuuden osalta.

Jos muutoksista epäillään ajoneuvon muissa kuin 1 momentissa tarkoitettu tarkastuskohteessa olevan sellainen vika tai puutteellisuus, jonka vuoksi ajoneuvo olisi 157 §:n 1 momentin nojalla määrättävä ajokieltoon, muutoksista on tarkastettava myös tällainen tarkastuskohde.

Jos ajoneuvossa tarkastuksen yhteydessä havaitaan muu 143 §:ssä tarkoitettu muutos, jonka nojalla ajoneuvo on esitettävä muutoksista, tulee tieto tästä merkitä rekisteriin, jollei ajoneuvoa samalla esitetä muutoksista havaitun 143 §:ssä tarkoitettua muutoksen osalta.

Muutoksista sisällöstä voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

#### 145 a §

### *Muutuskatsastusta koskevien tietojen tallentaminen*

Katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin hyväksytystä muutuskatsastuksesta muutokseen liittyvät tiedot, jotka palvelevat katsastusta tai katsastuksen valvontaa sekä 8 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa muuttunut kanta-ajoneuvon prosentuaalinen osuus.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen tietojen tallentamisesta rekisteriin.

### 145 b §

#### *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen muutuskatsastuksessa*

Ajoneuvo on hyväksyttävä muutuskatsastuksessa, jos ajoneuvo on tarkastettu 145 §:n mukaisesti, ajoneuvo on siihen tehtyjen muutosten osalta vaatimusten mukainen, ajoneuvoon tehdyt muutokset on toteutettu asianmukaisesti eikä tarkastuksessa ole todettu 145 §:n 2 momentissa tarkoitettua vikaa tai puutteellisuutta.

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

### 146 §

#### *Kytentäkatsastusvelvollisuus*

M- ja N-luokan ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä O-luokan ajoneuvo on esitettävä kytentäkatsastukseen ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kyseessä on erikoiskuljetukseen hyväksyttävä ajoneuvoyhdistelmä taikka jos ajoneuvojen mekaaniset kytentälaitteet, jarrujen toimintaa ohjaavien sähköjohtojen kytentä tai paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus tai sijoitus poikkeavat autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen ja siinä tarkoitettujen standardien vaatimuksista tai niitä vastaavista M-, N- ja O-luokan ajoneuvoissa yleisesti käytävistä kytkennöistä, mitoituksista ja sijoituksista.

---

### 147 §

#### *Kytentäkatsastuksen sisältö*

Kytentäkatsastuksessa tarkastetaan, että auto ja perävaunu tai perävaunut sopivat kytkettäväksi toisiinsa. Hinattavan laitteen kytentäkatsastuksessa ei kuitenkaan tarvitse esittää vetoautoa. Lisäksi kytentäkatsastuksessa:

---

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

---

### 147 a §

#### *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen kytentäkatsastuksessa*

Kytentäkatsastukseen sovelletaan 147 §:ää, 152-155 §:ää, 156 §:n 1-4, 157 §:ää ja 158 §:ää. Jollei ajoneuvoa hyväksytä katsastuksessa tai katsastusta keskeytetä, se on hylättävä.

*Määräaikaiskatsastuksen aikaväli*

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

1) linja- tai kuorma-auto (M2-, M3-, N2- tai N3-luokka), O3- tai O4-luokan perävaunu taikka ambulanssi ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

2) sellainen henkilöauto (M1-luokka), pakettiauto (N1-luokka), kevyt nelipyörä (L6e-luokka) tai raskas nelipyörä (L7e-luokka), jota käytetään taksiliikenteessä, viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta; jos ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa ennen taksiliikenteen aloittamista;

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

4) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu henkilöauto tai muu M1-luokan ajoneuvo kuin ambulanssi, pakettiauto (N1-luokka) tai raskas nelipyörä (L7e-luokka) ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli kymmenen vuoden kuluttua ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

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

6) O2-luokan perävaunu ensimmäisen kerran viimeistään sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jona ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä;

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

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

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

*Määräaikaiskatsastuksen ajankohta*

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

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

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

#### 151 §

##### *Määräaikaikatsastamattoman ajoneuvon käyttökielto*

---

Käyttökiellossa olevaa tai ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi varattuna aikana katsastukseen, jollei 156 §:n 5 momentista tai 159 §:stä muuta johdu.

#### 152 a §

##### *Kulutustietojen kerääminen määräaikaikatsastuksen yhteydessä*

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

#### 153 §

##### *Eräiden verojen ja maksujen tarkastaminen katsastuksessa*

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

- 1) siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty;
- 2) liikennevakuutuslain (460/2016) mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty; tai,

3) liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty.

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

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

---

## 155 §

### *Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaikatsastuksessa*

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

## 156 §

### *Katsastuksen keskeyttäminen*

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

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

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

Jos ajoneuvon katsastus joudutaan keskeyttämään 1 tai 3 momentissa tarkoitettua ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan, jollei ajoneuvoa ole asetettu ajokielloon. Kuitenkin, jos ajoneuvon määräaikaikatsastus joudutaan keskeyttämään 1 tai 3 momentissa tarkoitettua ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saa 151 §:n 1 momentissa säädetyistä poiketen käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan 149 ja 150 §:ssä säädetyin katsastusajan päättymisestä.

Keskeytetyn katsastuksen saa suorittaa loppuun enintään kuukauden kuluessa katsastuksesta.

## 157 §

### *Ajokielloon määrääminen katsastuksessa*

---

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

#### 159 §

##### *Oikeus käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa*

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

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

---

#### 160 §

##### *Katsastuksesta annettavat todistukset*

Katsastajan on annettava katsastukseen esittäneelle todistus (*tarkastuskortti*), josta käy ainakin ilmi:

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

Määräaikaikatsastuksesta on kuitenkin 1 momentista poiketen annettava katsastukseen esittäneelle todistus (*katsastustodistus*), johon merkitään katsastusdirektiivin liitteen II mukaiset tiedot ja direktiiviä täydentävät tiedot sekä tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitettusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset katsastustodistuksen sisällöstä.

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

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

## 161 §

### *Määräaikaiskatsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin*

Katsastustoimipaikan on tallennettava määräaikaiskatsastuksesta rekisteriin ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen, ajokieltoon määräämiseen, muutokatsastukseen määräämiseen sekä määräaikaiskatsastuksen keskeyttämiseen liittyvät tiedot, sekä ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä. Lisäksi katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin 152 a §:n 1 momentissa tarkoitetut tiedot sekä tieto niiden autojen lukumäärästä, joista kyseisiä tietoja ei ole voitu kerätä ajoneuvon katsastukseen toimittaneen kieltäytymisen tai muun syyn vuoksi.

## 162 §

### *Katsastuksen jälkitarkastus*

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

---

## 166 §

### *Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet*

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen on sallittava.

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi:

1) Poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehen sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvan katsastuksia suorittavan henkilön on saatava nähtäväkseen sähköisesti tai kirjallisesti ajoneuvon rekisteröinnistä annettu todistus, katsastustodistus tai muu vaatimustenmukaisuuden osoittava asiakirja;

---

## 189 §

### *Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu*

Talouden toimija voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta:

---

6) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia taikka

rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynnin ja asen-  
tamisen kieltoa.

#### 193 §

##### *Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus*

*Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) tarkoitettu seuraamuskollegio määrää 189–192 §:ssä tarkoitetun seuraamusmaksun.* Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

---

#### 194 §

##### *Ajoneuvorikkomus*

Joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta

---

14) laiminlyö 12 §:ssä säädetyn velvollisuuden pitää ajoneuvo liikennekelpoisena tai huolehtia ajoneuvon liikennekelpoisuudesta luovutettaessa se työntekijän kuljettavaksi,

---

#### 195 §

##### *Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu*

Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:ssä tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitetusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu. Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 300 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää liikenteessä ajoneuvoa, jota on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sen maksettavaksi, joka on liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jonka ajoneuvoa on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Jos liikennevirhemaksu määrätään oikeushenkilölle, liikennevirhemaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos liikennevirhemaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, liikennevirhemaksu voi olla enintään 3000 euroa.



---

198 §

*Ajokieltoon määrääminen*

---

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

200 §

*Valvontakatsastukseen määrääminen*

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvossa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että on aiheellista suorittaa ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus, hän voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen. Liikenne- ja viestintävirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle, jos ajoneuvossa ei ole katsastuksessa tai tienvarsitarkastuksessa todettu olevan vikaa tai puutteellisuutta. Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen myös, jos aikaisemmin annettua ajoneuvon korjauskehotusta ei ole noudatettu. Jos ajoneuvoa ei ole poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen määräämässä ajassa esitetty valvontakatsastukseen, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin se on hyväksytty valvontakatsastuksessa.

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

200 a §

*Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen valvontakatsastuksessa*

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

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

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

200 b §

*Valvontakatsastuksen sisältö*

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

Ajoneuvon kunto on tarkastettava määräaikaikatsastuksen laajuudessa, jos poliisi-, tulli- tai rajavartiomies ei ole määrännyt valvontakatsastuksen tarkastuskohteita.

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

Edellä 2 ja 3 momentista poiketen, ajoneuvosta, jota ei koske määräaikaikatsastusvelvollisuus, on tarkastettava, että:

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

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

## 202 §

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

Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 97/27/EY, voidaan mainitun direktiivin 7 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena. Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta annettua komission asetusta (EU) N:o 1230/2012, voidaan mainitun asetuksen 6 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena. Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 42 tai 45 artiklaa tai sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä niiden yleisten rakenteellisten ominaisuuksien ja turvallisuuden osalta sovellettavista yhtenäisistä menettelyistä ja teknisistä eritelmistä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 6 artiklan 3 kohtaa, voidaan hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

..ministeri Etunimi Sukunimi

*Valitse kohde.*

## **Laki**

### **ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta**

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

22 §

*Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset*

---

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset muista määräaikaikatsastuksessa edellytetyistä laitteista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

## Laki

### Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* Liikenne- ja viestintävirastosta annettuun lakiin (935/2018) uusi 7 a § seuraavasti:

#### 7 a §

##### *Seuraamuskollegio*

Liikenne- ja viestintävirastossa on seuraamuskollegio, johon kuuluu puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja yksi muu jäsen. Kullakin heistä on henkilökohtainen varajäsen. Kollegio asetetaan kolmen vuoden toimikaudeksi.

Seuraamuskollegion tehtävä on määrätä laissa säädettyjä hallinnollisia seuraamusmaksuja liikenne- ja viestintäministeriön toimialalla. Kollegio tekee päätöksensä esittelystä.

Seuraamuskollegion puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan on oltava oikeustieteen tai muun ylemmän korkeakoulututkinnon kuin kansainvälisen ja vertailevan oikeustieteen maisterin tutkinnon suorittanut henkilö, jolla on hyvä perehtyneisyys Liikenne- ja viestintäviraston toimialaan ja muu tehtävän hoidon edellyttämä pätevyys. Kollegion muulta jäseneltä edellytetään perehtyneisyyttä liikenne- ja viestintäviraston toimialaan ja tehtävän hoidon edellyttämää muuta pätevyyttä.

Seuraamuskollegion jäsenen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Seuraamuskollegion toiminta on järjestettävä siten, että kollegion riippumattomuus ja puolueettomuus sille kuuluvien tehtävien hoitamisessa on turvattu. Seuraamuskollegion toiminnasta määrätään tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksellä.

Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen asioita, jotka kuuluvat seuraamuskollegion toimivaltaan.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

---

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

## **Laki**

### **Liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 17 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 60/2022 ja 231 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, sekä *lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020, uusi 12 kohta seuraavasti:

#### 2 §

##### Yleiset määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

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

#### 17 §

##### Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

---

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa eikä kuljetuksia sellaisella automaattisella ajojärjestelmällä varustetulla ajoneuvolla, jota käytetään liikenteessä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain (82/2021) 116 ja 116 a §:n mukaisesti myöntämän koenumerotodistuksen perusteella.

#### 231 §

##### *Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*

---

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

-----

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

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

..ministeri Etunimi Sukunimi





## **Laki**

### **tieliikennelain muuttamisesta**

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

#### 52 §

#### Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttäminen

---

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Lisäksi jalkakäytävällä saa käyttää jalankulkunopeutta vastaavalla nopeudella ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

---

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**



# 1.

## Laki

### ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
kumotaan ajoneuvolain (82/2021) 16 §:n 2 momentti, 127 ja 128 §, 158 §:n 3 momentti ja 164 §,  
muutetaan 1 §, 2 §:n 5, 7, 19, 23 ja 54 kohdat, 7 §, 13 §:n 2 momentin 2 ja 10 kohdat ja 5 momentti, 14 §:n 2 momentin 1 kohta ja 3 momentti, 17 §:n 2 momentin 3 ja 4 kohdat, 18 §:n 1 ja 2 momentti, 30 §:n 1 momentti, 32 §, 66 §:n 4, 7 ja 8 momentti, 78 §:n 1 momentti, 82 §:n 2 momentti, 91 §, 92 §:n 1—3 momentti, 96 §, 112 §:n 3 momentti, 116 §:n 1 momentti, 119 ja 125 §, 126 §:n 1 momentti, 129 §, 130 §:n nimeke ja 1 momentti, 131 ja 132 §, 134 §:n 1 momentin 2 kohta ja 2 momentti, 135 §:n 1 ja 3 momentti, 136 §:n 2 momentin 2a ja 2c kohdat ja 3 momentti, 138 §, 139 §:n 4 momentin 5 kohta, 140 §:n 1 momentti, 142 §:n 1 ja 3 momentti, 143 §:n 1 momentti ja 2 momentin 2, 7 ja 8 kohdat, 144 §:n 1 momentin 1, 6b ja 7 kohdat, 145 §, 146 §:n 1 momentti, 147 §:n 1 momentin 3 kohta, 149 §, 150 §:n 3 ja 4 momentti, 151 §:n 2 momentti, 153 §:n 1-3 momentti, 155 §:n 1 momentti, 156 §, 157 §:n 3 momentti, 159 §:n 1 ja 2 momentti, 160 ja 161 §, 162 §:n 1 momentti, 166 §:n 1 momentti ja 2 momentin 1 kohta, 189 §:n 6 kohta, 193 §:n 1 momentti, 194 §:n 1 momentin 14 kohta, 195 § 2 – 4 momentti, 198 §:n 3 momentti, 200 § ja 202 §,  
lisätään lakiin uusi 1 a §, 2 §:ään uudet 3 a, 32 a, 36 a ja 42 a kohdat, uudet 6a, 7a, 29a, 80a ja 116a §, 133 §:ään uusi 4 momentti, 135 §:ään uusi 4 momentti, 139 §:ään uusi 2 momentin 4a kohta, 145a, 145b, 147a, 152a, 200a ja 200b § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

1 §

*Soveltamisala*

*Soveltamisala*

Tämä laki koskee tieliikennelaisissa (729/2018) tarkoitettulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien:

- 1) luokitusta;
- 2) rakennetta, hallintalaitteita, järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia ja varusteita;
- 3) ympäristöominaisuuksia;
- 4) hyväksymistä liikenteeseen ja rekisteröintiä;
- 5) ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamiseksi ja muuttamiseksi suoritettavia katsastuksia.

Tämä laki koskee teknisiä tienvarsitarkastuksia.

Tämä laki koskee uusien moottorikelkkojen ja uusien raskaiden moottorikelkkojen sekä tieliikennekäyttöön

Tämä laki koskee tieliikennelaisissa (729/2018) tarkoitettulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien:

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

Lisäksi tässä laissa säädetään muun muassa uusien ajoneuvojen sekä ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden,

## *Voimassa oleva laki*

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

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

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

Tätä lakia ei sovelleta sellaiseen jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen, jossa sähkömoottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, eikä sellaiseen liikkumisen apuvälineeseen, potkukelkkaan, leikkiajoneuvoon tai vastaavaan laitteeseen, jota ei ole varustettu moottorilla.

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

## *Ehdotus*

*osien ja varusteiden maahantuonnista, myytäväksi valmistamisesta, kaupan pitämisestä, myynnistä ja muusta luovuttamisesta.*

## 1 a §

### *Soveltamisalan rajoitukset*

*Tätä lakia ei sovelleta:*

- 1) sotilasajoneuvolaissa (X) tarkoitettuihin sotilasajoneuvoihin;*
- 2) potkukelkkaan, leikkiajoneuvoon tai muuhun vastaavaan liikkumisen apuvälineeseen, jota ei ole varustettu moottorilla;*

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

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

- 1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;
- 2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta;
- 3) 178 §:ssä säädettyä ajoneuvon korjausvelvoitetta ja takaisinkutsua;
- 4) seuraamuksia koskevaa 10 lukua;
- 5) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä; ja
- 6) 200 §:ssä säädettyä valvontakatsastukseen määräämistä.

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

- 1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;
- 2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta;
- 3) 13 §:n 2 momentin 1-5, 10 ja 12 kohdan vaatimuksia ajoneuvon rakenteeseen, hallinta-laitteisiin ja varusteisiin liittyen;
- 4) 116 §:n koenumerotodistusta ja koenumerokilpiä koskevaa sääntelyä;
- 5) 116 a §:n automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistusta koskevia säännöksiä;
- 6) 119 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää koenumerotodistus ajoneuvossa mukana ajon aikana;
- 7) 165-167 §:n säännöksiä teknisestä tienvarsitarkastuksesta;
- 8) 194 §:n 1 momentin 6, 9, 10, 11 ja 14 kohdassa säädettyä ajoneuvorikkomusta koskevaa rikosvastuuta;
- 9) 196 §:ssä säädettyä rikosvastuuta;
- 10) 197 §:ssä säädettyä toimenpiteistä luopumista; ja
- 11) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä.

Keveyeen automaattiseen tavarakuljettimeen sovelletaan ainoastaan:

- 1) 3 §:ssä säädettyjä yleisiä turvallisuusvaatimuksia;
- 2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta;
- 3) 13 §:n 2 momentin 1-5, 10 ja 12 kohdan vaatimuksia ajoneuvon rakenteeseen, hallinta-laitteisiin ja varusteisiin liittyen;
- 4) 29 a §:n kevyttä automaattista tavarankuljetinta koskevia säännöksiä;
- 5) 194 §:n 1 momentin 14 kohdassa säädettyä ajoneuvorikkomusta koskevaa rikosvastuuta;

2 §

Määritelmät

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

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

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

23) *kytkentäkatsastuksella* vetävän ja hinattavan ajoneuvon taikka ajoneuvojen kytkennän hyväksymiseksi suoritettavaa tarkastusta;

54) *yksittäishyväksynnällä* menettelyä, jossa hyväksyntäviranomaisen varmentaa, että yksittäinen auto tai sen perävaunu, joka voi olla myös muu kuin ainoa kappale, on asiaankuuluvien kansallista yksittäishyväksyntää koskevien vaatimusten mukainen.

- 6) 196 §:ssä säädettyä rikosvastuuta;  
7) 197 §:ssä säädettyä toimenpiteistä luopumista; ja  
8) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä.

2 §

Määritelmät

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

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

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

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

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

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

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

42 a) *Sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella ajoneuvojen puiteasetuksissa määritellyä vaatimuksenmukaisuustodistusta, joka on strukturoitava sähköisessä muodossa;*

54) *yksittäishyväksynnällä* menettelyä, jossa ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (958/2013) tarkoitettu yksittäishyväksynnän

myöntäjä varmentaa, että yksittäinen auto tai sen perävaunu, joka voi olla myös muu kuin ainoa kappale, on asiaankuuluvien kansallista yksittäishyväksyntää koskevien vaatimusten mukainen.

6 a §

*Päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynti ja asentaminen*

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

*Talouden toimijan tulee osoittaa, että myynnin tai asentamisen kohteena olevan 1 momentissa tarkoitetun tuotteen asentamisesta ajoneuvoon ei seuraisi, että ajoneuvo ei enää täyttäisi vaatimuksia, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty.*

7 §

*Ajoneuvon muuttaminen, rakentaminen ja korjaaminen*

Ellei jäljempänä toisin säädetä, liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa korjata, muuttaa eikä varustaa lisälaitteella siten, ettei ajoneuvo enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Ajoneuvon ei myöskään saa antaa muuttua sellaiseksi, ettei se enää täytä näitä vaatimuksia. Myöskään ajoneuvon iän ja luontaisen kulumisen vuoksi ajoneuvosta turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetuista ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niistä edellytettävistä selvityksistä sekä 139 ja 144 §:n mukaisessa vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista. Poikkeuksista ja

7 §

**Ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset**

*Jos tässä laissa ei toisin säädetä eikä tämän lain nojalla toisin säädetä tai määrätä, ajoneuvon sekä sen osan, järjestelmän, komponentin ja erillisen teknisen yksikön on täytettävä ne tekniset vaatimukset, joita Suomessa sovellettiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana. Vaihtoehtoisesti saa soveltaa teknisiä vaatimuksia, joita Suomessa on sovellettu ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan jälkeen. Käytetyn ajoneuvon, osan, järjestelmän, komponentin ja erillisen teknisen yksikön vaatimustenmukaisuutta arvioitaessa saa ottaa huomioon luontaisen käytöstä johtuvan kulumisen, jolla ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen eikä ympäristöominaisuuksiin. Käytettynä maahantuotuun ajoneuvoon saa 1 momentista poiketen soveltaa teknisiä vaatimuksia, joita ajoneuvoon on sovellettu sen valmistus- tai tuontimaassa,*

## *Voimassa oleva laki*

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

## *Ehdotus*

*jos vaatimuksilla varmistetaan turvallisuuden ja ympäristöominaisuuksien taso, joka ei poikkea 1 momentissa tarkoitettua tasosta vähäistä enempää.*

*EU- tai EY-tyyppihyväksytyn taikka EU-yksittäishyväksytyn ajoneuvon, jota ei ole edellä tarkoitettussa hyväksynnässä tarkastetuilta osin muutettu, katsotaan täyttävän 1 ja 2 momentissa tarkoitettut vaatimukset.*

*Ajoneuvon, jonka luokitusta tai alaluokitusta on muutettu, on täytettävä sen uuden luokituksen ja alaluokituksen mukaiset 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset vaatimukset.*

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

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

## 7 a §

### *Ajoneuvon muuttaminen*

*Ajoneuvoa saa muuttaa siten, että se ei täytä 7 §:n 1–5 momentissa tarkoitettuja teknisiä vaatimuksia vain, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 7 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista määräyksiä, joissa otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus ja ajoneuvoon tehtävien muutosten käytännön toteutettavuus sekä määräyksiä lisävaatimuksista, joilla varmistetaan ajoneuvon turvallisuus ja haitallisten ympäristövaikutusten vähäisyys muutosten jälkeen.*

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



Ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta.

Liikenteessä käytettävään ajoneuvoon toteutettu päästömanipulointi on kiellettyä ajoneuvon muuttamista.

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

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

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

13 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on kuitenkin oltava vähintään:

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

13 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on kuitenkin oltava vähintään:

*Voimassa oleva laki*

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

Käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetty vaatimukset, jos se täyttää ne tekniset vaatimukset, jotka olivat voimassa Suomessa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Tieliikennekäyttöön tarkoitettussa ajoneuvossa on kuitenkin aina oltava 2 momentin 6 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti varoituskolmio.

14 §

*Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista*

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

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

Ulkovallan edustuston tai diplomaattikunnan jäsenen hallinnassa olevaan tai aiemmin olleeseen, ulkomailta perintönä tai testamentilla saatuun sekä tullihuutokaupasta tai muusta valtion järjestämästä huutokaupasta hankittuun ajoneuvoon tai muuttoajoneuvoon voidaan 13 §:n 2 momentissa säädettyjä muita kuin valaisimia koskevien keskeisten vaatimusten osalta soveltaa aieman rekisteröintimaan ensirekisteröinnissä sovellettuja tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa koskevia taikka näitä uudempia vaatimuksia.

16 §

*Energia- ja ympäristövaikutusten rajoittaminen*

Sellaiseen ajoneuvon, jota on sen käyttövoiman vaihdon tai siihen soveltuvan polttoaineen vaihdon johdosta muutettu sen ensimmäisen käyttöönoton jälkeen, soveltaan energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevia vaatimuksia vain siltä osin kuin muutos voi

*Ehdotus*

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

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

Käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetty vaatimukset, jos se täyttää 7 §:n 1–5 momentissa säädetty vaatimukset. Tieliikennekäyttöön tarkoitettussa ajoneuvossa on kuitenkin aina oltava 2 momentin 6 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti varoituskolmio.

14 §

*Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista*

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

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

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

(kumotaan)

*Voimassa oleva laki*

vaikuttaa ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottoa ajankoh-  
taa vastaavien raja-arvojen täyttymiseen uudella käyttö-  
voimalla tai polttoaineella. Ensimmäistä käyttöönotto-  
ajankohtaa vastaavan raja-arvon määrittelyssä otetaan  
huomioon 7 §:n 1 momentin mukaisesti ajoneuvon  
luontainen kuluminen.

17 §

*Lupa poiketa energia- ja ympäristövaikutusten rajoit-  
tamista sekä ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja  
varusteita koskevista vaatimuksista*

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan  
myöntää:

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

18 §

*Käytettynä maahantuodun ajoneuvon vaatimukset*

Sellaisen käytettynä maahantuodun ajoneuvon, joka en-  
sirekisteröidään tai otetaan Suomessa muutoin ensim-  
mäistä kertaa käyttöön, on täytettävä ne tekniset vaati-  
mukset, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon en-  
simmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhem-  
min. Sellaisen toisessa ETA-valtiossa rekisteröidyn EU-  
tai EY-tyyppihyväksytyin ajoneuvon, joka täyttää 7  
§:ssä säädetyt vaatimukset ja jolla ei ole rekisteröinti-  
tositukseen merkittyjä käyttöön liittyviä rajoituksia, kat-  
sotaan täyttävän tämän momentin vaatimukset.

*Ehdotus*

17 §

*Lupa poiketa energia- ja ympäristövaikutusten rajoit-  
tamista sekä ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja  
varusteita koskevista vaatimuksista*

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan  
myöntää:

3) enintään neljän vuoden määräajaksi ajoneuvoa kos-  
kevista vaatimuksista yksittäiselle tai useammalle erik-  
seen yksilöidylle automaattisen joukkoliikenteen tar-  
joamiseen tarkoitettulle ajoneuvolle käytettäväksi en-  
nalta suunnitelluilla reiteillä tai alueilla suurimman  
sallitun nopeuden ollessa enintään 30 kilometriä tun-  
nissa;

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

18 §

*Käytettynä maahantuodun ajoneuvon vaatimukset*

Sellaisen käytettynä maahantuodun ajoneuvon, joka en-  
sirekisteröidään tai otetaan Suomessa muutoin ensim-  
mäistä kertaa käyttöön, on täytettävä ne tekniset vaati-  
mukset, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon en-

## Voimassa oleva laki

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

---

### 30 §

*Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo*

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

---

### 32 §

## Ehdotus

simmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Sellaisen toisessa ETA-valtiossa rekisteröidyn EU- tai EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon, joka täyttää 7 a §:ssä säädetyt vaatimukset ja jolla ei ole rekisteröintitodistukseen merkittyjä käyttöön liittyviä rajoituksia, katsotaan täyttävän tämän momentin vaatimukset.

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

---

### 29 a §

*Kevyt automaattinen tavarankuljetin*

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

*Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määryksiä kevyen automaattisen tavarankuljettimen mitoista, massoista, valoista, heijastimista, äänimerkistä ja jarruista.*

### 30 §

*Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo*

Pelastusauto on pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Pelastusauto on myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on *hyvinvointialueen* pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin. Pelastusauto on myös palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Pelastusauton on oltava pelastustoimen käyttöön soveltuva.

*Hälytysajoneuvo*

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

66 §

*Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa*

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

Kansallisen tyyppihyväksynnän ja kansallisen piensarjatyypihyväksynnän osalta noudatetaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyä menettelyä, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset kansallisen, E- ja EU-tyyppihyväksynnän sekä kansallisen piensarjatyypihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävästä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkemmat määräykset vähäisistä poikkeuksista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyjen menettelyjen noudattamiseen kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyypihyväksynnässä. Poikkeusten on oltava

32 §

*Hälytysajoneuvo*

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

66 §

*Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa*

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

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset kansallisen, E-, EY- ja EU-tyyppihyväksynnän sekä kansallisen piensarjatyypihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävästä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkemmat määräykset vähäisistä poikkeuksista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyjen menettelyjen noudattamiseen

## Voimassa oleva laki

tarkoituksenmukaisia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan kannalta, eivätkä ne saa heikentää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan tasoa.

### 78 §

#### *Yksittäishyväksynnän myöntäminen*

Yksittäishyväksyntä myönnetään tieliikennekäyttöön myytävälle tai ensirekisteröitävälle uudelle M-, N- tai O-luokan ajoneuvolle, jota ei ole tyyppihyväksytty. Tyyppihyväksytty M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voidaan kuitenkin esittää yksittäishyväksyttäväksi, jos sitä on ennen ensirekisteröintiä muutettu siten, että myönnetyn tyyppihyväksynnän voimassaolo on päätynyt, tai jos ajoneuvolle on muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa myönnetty kansallinen piensarjatyypin hyväksyntä, jota ei ole Suomessa tunnustettu. Lisäksi monivaiheisen tyyppihyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voidaan EU-tyypin hyväksynnän tai kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän sijasta yksittäishyväksyä.

---

## Ehdotus

kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyypin hyväksynnässä. Poikkeusten on oltava tarkoituksenmukaisia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan kannalta, eivätkä ne saa heikentää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan tasoa.

### 78 §

#### *Yksittäishyväksynnän myöntäminen*

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

---

### 80 a §

#### *Valmistajan vastuu yksittäishyväksynnässä*

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

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

*Yksittäishyväksynnässä kukin valmistaja vastaa siitä, että ajoneuvo on kyseisen valmistusvaiheen osalta valmistettu edellisten valmistusvaiheiden valmistajien ohjeiden mukaisesti. Jos edellisten vaiheiden valmistajien*

82 §

*Yksittäishyväksyntätodistus*

Yksittäishyväksyntätodistus on voimassa kolme kuukautta. Todistuksen voimassaolo kuitenkin päättyy, jos ensimmäistä kertaa käyttöönotettava ajoneuvo ei enää täytä sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan teknisiä vaatimuksia. Jos ajoneuvoa ei kolmen kuukauden kuluessa todistuksen antamisesta ole rekisteröity, todistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa, jos ajoneuvo edelleen täyttää sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tekniset vaatimukset.

91 §

*Ennakkoilmoitus*

Tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka tekniset tiedot ja hyväksyntätiedot on tallennettu rekisteriin, voidaan tehdä ennakkoilmoitus. Ennakkoilmoituksessa ilmoitetaan uuden valmiin, valmistuneen tai keskeneräisen ajoneuvon tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottoa ja ensirekisteröintiä.

*ohjeita ei ole olemassa tai kohtuudella saatavilla, seuraavan vaiheen valmistaja vastaa lisäksi edellisten valmistusvaiheiden osalta sellaisten järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden vaatimustenmukaisuudesta, joiden vaatimustenmukaisuuteen kyseisen valmistajan toimenpiteillä on vaikutusta.*

82 §

*Yksittäishyväksyntätodistus*

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

91 §

*Ennakkoilmoitus*

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

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

92 §

*Ennakoilmoituksen tekijä*

Ennakoilmoituksen voi tehdä ajoneuvon valmistaja ja valmistajan edustaja. Jos ajoneuvon on tuonut maahan muu kuin valmistaja tai valmistajan edustaja, ennakoilmoituksen voi kuitenkin tehdä myös ajoneuvon maahantuojana.

Ennakoilmoituksen tekijän on oltava:

- 1) Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;
- 2) autoverolain 46 §:ssä tarkoitettu rekisteröity autoveroilmoittaja, jos yhteisö ennakoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja, tai joka on Tullin rekisteröity luottoasiakas, jos yhteisö ennakoilmoittaa ETA-valtioiden ulkopuolelta maahan tuomiaan muita kuin autoveron alaisia ajoneuvoja; ja
- 3) vakavarainen ja asiantunteva.

Lisäksi ennakoilmoituksen tekijällä on oltava käytössään ajoneuvon rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot ja EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistus tai selvitys muun ajoneuvon tyyppihyväksynnästä. Ajoneuvon valmistajan on annettava nämä ennakoilmoituksen tekijälle tämän pyynnöstä.

---

93 §

*Ennakoilmoitustodistus*

Ennakoilmoituksen tekijällä on oikeus pyynnöstä saada ennakoilmoitustodistus rekisteristä, kun ajoneuvosta on tehty ennakoilmoitus.

---

96 §

*Rekisteröintitodistus*

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määräaikaikatsastuksen yhteydessä. Rekisteröintitodistuksen

92 §

*Ennakoilmoituksen tekijä*

Ennakoilmoituksen voi tehdä ajoneuvon valmistaja ja valmistajan edustaja.

Ennakoilmoituksen tekijän on oltava:

- 1) Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;
- 2) autoverolain 46 §:ssä tarkoitettu rekisteröity autoveroilmoittaja, jos yhteisö ennakoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja; ja

3) vakavarainen ja asiantunteva.

Lisäksi ennakoilmoituksen tekijällä on oltava käytössään ajoneuvon valmistajan rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät hyväksynnän ehtona olevat tekniset tiedot ja EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistus tai selvitys muun ajoneuvon tyyppihyväksynnästä.

---

93 §

*Ennakoilmoitustodistus*

*Ennakoilmoituksesta muodostuu ajoneuville ennakoilmoitustodistus, jonka Liikenne- ja viestintävirasto asettaa ennakoilmoituksen tekijän saataville.*

---

96 §

*Rekisteröintitodistus*

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määräaikaikatsastuksen yhteydessä. *Lisäksi Liikenne- ja*



*Voimassa oleva laki*

I osa annetaan rekisteri-ilmoituksen yhteydessä ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa pyynnöstä rekisteröintitodistuksen II osan ajoneuvon omistajalle rekisteri-ilmoituksen yhteydessä.

Rekisteröintitodistuksen I osaan on merkittävät tiedot ajoneuvon omistajasta ja haltijasta sekä ajoneuvon tekniset tiedot. Rekisteröintitodistuksen II osa on tarkoitettu rekisteriin merkittyjen tietojen muutosta koskevan ilmoituksen tekemiseen.

Rekisteröinnin suorittaja voi pyynnöstä antaa jäljennöksen rekisteröintitodistuksen I osasta, joka on voimassa kuusi kuukautta.

Jos ajoneuvoa käytetään kansainvälisessä liikenteessä, rekisteröintitodistuksen I osa on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana.

112 §

*Liikennekäytöstä poisto*

---

Ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan rekisteröidystä ajoneuvosta, jota ei muusta syystä enää käytetä liikenteessä Suomessa, on tehtävä liikennekäytöstä poistoa koskeva rekisteri-ilmoitus.

---

116 §

*Koenumerotodistus ja koenumerokilvet*

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

*Ehdotus*

*viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle pyynnöstä.*

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen II osan ajoneuvon omistajalle pyynnöstä.

112 §

*Liikennekäytöstä poisto*

---

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

---

116 §

*Koenumerotodistus ja koenumerokilvet*

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää ajoneuvoja valmistavalle, myyvälle, varustavalle tai korjaavalle taikka kuljetustoimintaa harjoittavalle tai ajoneuvoihin kohdistuvaa tutkimustoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle *hakemuksesta* enintään vuoden voimassa olevan koenumerotodistuksen. Todistus oikeuttaa Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäi-

## *Voimassa oleva laki*

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

---

## *Ehdotus*

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

---

### *116 a §*

#### *Automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistus*

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

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

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

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

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

*Voimassa oleva laki*

119 §

*Ajoneuvon väliaikainen käyttö liikenteessä*

Koenumerotodistus ja siirtolupa on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana.

5 luku

Ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

125 §

*ETA-valtiossa rekisteröidyt ajoneuvot*

Jos ajoneuvosta ei ole suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää Suomessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa 30 päivän ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo rekisteröidään Suomessa. Ajoneuvon kuljettajan on osoitettava ajoneuvon maahantuontiajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle Tullin ajoneuvon käyttöönottoilmoitukseen tai muuhun asiakirjaan tekemin merkinnöin. Jos kyseessä on kansainvälinen, enintään seitse-

*Ehdotus*

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

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

119 §

*Ajoneuvon väliaikainen käyttö liikenteessä*

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

5 luku

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

125 §

***Suomessa vakituisesti asuvan oikeus käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa***

*Suomessa autoverolain (777/2020) 33 §:ssä tarkoitulla tavalla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa.*

*Ajoneuvon kuljettajan on osoitettava ajoneuvon maahantuontiajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle.*

män päivää Suomessa kestävä kuljetus, ajoneuvon maahantuloajankohta voidaan kuitenkin osoittaa muutoinkin kuin Tullin tekemin merkinnöin.

Jos kyseessä on ajoneuvo, josta on suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa täällä kolmen kuukauden ajan. Ajoneuvon kuljettajan on tällöin osoitettava ajoneuvon käyttöoikeus liikennettä valvovalle viranomaiselle Verohallinnon vahvistamalla käyttöönottoilmoituksella.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on:

- 1) että ajoneuvossa on rekisteröintivaltion rekisterikilvet ja kansallisuustunnus;
- 2) että ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän päämitat ja massat eivät ylitä Suomessa sallittuja arvoja;
- 3) että ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus;
- 4) että ajoneuvon kuljettajalla on rekisteröintimaassa annettu ajoneuvon rekisteröintitodistus ja todistus oikeudesta pitää ajoneuvoa hallinnassaan, jollei sitä ole rekisteröity mukana olevan henkilön nimiin; ja
- 5) että rekisterikilven sijasta perävaunussa on sen omistajan tai viranomaisen antama numerotunnus tai että vetoauton rekisterikilpi kiinnitetään perävaunun taakse, jos perävaunu on otettu käyttöön sellaisessa valtiossa, jossa perävaunuja ei rekisteröidä; vetoauton kuljettajalla on kuitenkin oltava rekisteröintitodistuksen sijasta perävaunun omistajan tai viranomaisen antama todistus perävaunulle sallituista massoista ja todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta.

126 §

*Geneven ja Wienin sopimukseen liittyneissä valtioissa rekisteröidyt ajoneuvot*

Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa tilapäisesti Suomessa käyttää omaa tarvettaan varten maahan tuomaansa sopi-

Edellä 1 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on:

- 1) että ajoneuvossa on rekisteröintivaltion rekisterikilvet ja kansallisuustunnus;
- 2) että ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän päämitat ja massat eivät ylitä Suomessa sallittuja arvoja;
- 3) että ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus; ja
- 4) että ajoneuvon kuljettajalla on rekisteröintimaassa annettu ajoneuvon rekisteröintitodistus ja todistus oikeudesta pitää ajoneuvoa hallinnassaan, jollei sitä ole rekisteröity mukana olevan henkilön nimiin.

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

126 §

*Geneven ja Wienin sopimukseen liittyneissä valtioissa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttö*

Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa tilapäisesti Suomessa käyttää omaa tarvettaan varten maahan tuomaansa sopi-

*Sen lisäksi, mitä 125 §:ssä ja tämän pykälän 1 momentissa säädetään, Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa*

musvaltiossa rekisteröityä M1-, N1-, O1-, O2- tai L-luokan tai niihin rinnastettavan luokan ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä. Jos Verohallinto on autoverolain 35 §:n nojalla myöntänyt ajoneuvon verottomalle käytölle tätä pidemmän määräajan tai Tulli on Euroopan unionin tullilainsäädännön nojalla myöntänyt ajoneuvolle tullivapauden määräajaksi, ajoneuvoa saa käyttää määräajan loppuun, jollei 132 §:stä muuta johdu.

Yhteisö ja luonnollinen henkilö, jonka kotipaikka on 1 momentissa tarkoitettussa valtiossa, saa vastaavasti käyttää siinä tarkoitettussa valtiossa vakinaisesti asuvan kuljettajan kuljettamana Suomessa yhteisön tai henkilön tarvetta varten maahan tuotua M2-, M3-, N-, O3- tai O4-luokan taikka niihin rinnastettavan luokan ajoneuvoa.

Verohallinto voi autoverolain 41 §:n 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen käsittelyn yhteydessä ja muissa tapauksissa Tulli voi pyynnöstä antaa luvan käyttää Suomessa vakituisesti asuvaa henkilöä 1 momentissa tarkoitettussa sopimusvaltiossa rekisteröidyn, yksinomaan kokeilu- tai tutkimuskäyttöä varten maahan tuodun ajoneuvon kuljettajana. Lupa voidaan myöntää ajoneuvovalmistajalle tai sen edustajalle, ajoneuvovalmistajan toimeksiannosta kehitystyötä tekeväälle ajoneuvon varusteiden valmistajalle tai yhteisölle, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden varusteiden testausta ajoneuvon tai sen varusteiden valmistajan toimeksiannosta. Lupa on voimassa enintään vuoden kerrallaan. Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa kuljettaa kutakin ajoneuvoa enintään kuuden kuukauden ajan. Verohallinto tai Tulli voi liittää lupaan käyttöaluetta koskevia rajoituksia ja asettaa muitakin ehtoja sen varmistamiseksi, että ajoneuvoa käytetään tässä momentissa säädettyyn tarkoitukseen. Luvanhaltija vastaa ajoneuvon liikenneturvalisesta rakenteesta ja kunnosta. Verohallinto tai Tulli merkitsee ajoneuvossa mukana pidettävään luvan kopiaan ajoneuvon tunnistetiedot ja maahantulopäivän sekä tarvittaessa maastavientipäivän. Luvanhaltija merkitsee sanottuun kopiaan ajoneuvoa kuljettavan henkilön tai henkilöt. Lupa on peruutettava, jos tässä laissa säädettyjä tai luvassa asetettuja ehtoja tai rajoituksia ei noudateta.

Käytettäessä ajoneuvoa tässä pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa Suomessa käyttämisen edellytyksenä on, mitä 125 §:n 3 momentissa säädetään.

*rekisteröityä ajoneuvoa saa käyttää Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos kuljettajalla on autoverolain 6 luvun nojalla oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta.*

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

*Jos kyseessä on kansainvälinen, enintään seitsemän päivää Suomessa kestävä kuljetus, Suomessa vakituisesti asuvan luonnollinen henkilön voi osoittaa osoitettu ajoneuvon maahantuloajankohdan liikennettä valvovalle viranomaiselle.*

(kumotaan)

## 127 §

*Ajoneuvo työtehtävissä*

Suomessa vakituisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työpaikka sijaitsee muussa valtiossa kuin Suomessa, saa käyttää autoverolain 38 §:ssä tarkoitettua ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa pykälässä tarkoitettulla tavalla Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos hänellä on pykälän mukaan oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta. Käytön edellytyksenä on lisäksi, mitä tämän lain 125 §:n 3 momentissa säädetään. Ajoneuvossa on ajon aikana oltava mukana autoverolain 57 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus.

Suomessa vakituisesti asuva luonnollinen henkilö saa käyttää autoverolain 39 §:ssä tarkoitettua ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa tilapäisesti Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos hänellä on pykälän mukaan oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta. Ajoneuvossa on ajon aikana oltava mukana autoverolain 57 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus.

(kumotaan)

## 128 §

*Muissa valtioissa rekisteröidyt ajoneuvot*

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta antaa henkilölle tai yhteisölle, jonka kotipaikka on muualla kuin 126 §:ssä tarkoitettussa valtiossa, luvan siellä rekisteröidyn ajoneuvon tilapäistä liikenteessä käyttöä varten. Käyttöluvan saanut ajoneuvo varten annetaan tullikilvet.

Luvan antamisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakija on tuonut ajoneuvon Suomeen tilapäistä tarvetta varten;
- 2) hakija esittää ajoneuvon omistajan kotivaltiossa olevan poliisin tai Suomen konsulin taikka omistajan kotivaltiota Suomessa edustavan antaman todistuksen siitä, että ajoneuvo on sanotussa valtiossa rekisteröity ja hyväksytty pysyvästi liikenteessä käytettäväksi;

*Voimassa oleva laki*

- 3) ajoneuvossa on rekisteröintivaltion kansallisuustunnus;
- 4) ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän päämitat ja massat eivät ylitä Suomessa sallittuja arvoja;
- 5) ajoneuvon kuljettajalla on todistus oikeudestaan pitää ajoneuvoa hallinnassaan, jollei sitä ole rekisteröity mukana olevan henkilön nimiin;
- 6) hakija esittää selvityksen ajoneuvoa varten Suomessa voimassa olevasta liikennevakuutuksesta ja tullikäsitteilyn toimittamisesta.

Tässä pykälässä tarkoitettu lupa on voimassa enintään yhden vuoden tai, jos Verohallinto tai Tulli on 126 §:n mukaisesti myöntänyt ajoneuvolle vero- tai tullivapauden määräajaksi, määräajan loppuun.

Tullikilpiin sovelletaan, mitä 99–101 §:ssä 100 §:n 1 momenttia lukuun ottamatta säädetään rekisterikilvistä. Lupa on pidettävä mukana ajoneuvoa liikenteessä käytettäessä.

129 §

*Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyt ajoneuvot*

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

130 §

*Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn perävaunun käyttö suomalaiseen vetoautoon kytkettynä*

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

- 1) O3- tai O4-luokan perävaunu on rekisteröity ETA-valtiossa;
- 2) O3- tai O4-luokan perävaunua käytetään kansainväliseen huolintatoimeen välittömästi liittyvässä kuljetuksessa, jossa perävaunu ylittää kolmannen valtion rajan; tai
- 3) muuta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua perävaunua käytetään matkailu- tai esittelytarkoituksessa.

Käytön edellytyksenä on, että:

*Ehdotus*

129 §

*Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö*

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

130 §

*Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn perävaunun käyttö suomalaiseen vetoajoneuvoon kytkettynä*

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

- 1) O3- tai O4 -luokan perävaunu on rekisteröity ETA-valtiossa;
- 2) O3- tai O4-luokan perävaunua käytetään kansainväliseen huolintatoimeen välittömästi liittyvässä kuljetuksessa, jossa perävaunu ylittää kolmannen valtion rajan; tai
- 3) muuta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua perävaunua käytetään matkailu- tai esittelytarkoituksessa.

Käytön edellytyksenä on, että:

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

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

Jos perävaunu on otettu käyttöön valtiossa, jossa perävaunuja ei rekisteröidä, saa 1 ja 2 momentissa säädettyin edellytyksin myös tällaista perävaunua käyttää Suomessa ensirekisteröityyn *vetoajoneuvoon* kytkettynä. Rekisterikilven sijasta perävaunussa on oltava sen omistajan tai viranomaisen antama numerotunnus

## *Voimassa oleva laki*

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

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

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

## 131 §

### *Rekisteröimätön L-luokan ajoneuvo ja moottorireki*

Ulkomailla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää Suomessa omaa tilapäistä tarvettaan varten maahan tuomaansa rekisteröimätöntä L-luokan ajoneuvoa tai moottorirekeä enintään yhden vuoden taikka, jos Verohallinto on autoverolain 35 §:n nojalla myöntänyt ajoneuvon verottomalle käytölle tätä pidemmän määräajan tai Tulli on Euroopan unionin tullilainsäädännön nojalla myöntänyt tullivapauden määräajaksi, sen määräajan loppuun.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on, että:

- 1) ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus;
- 2) ajoneuvossa on sen kotivaltion kansallisuustunnus; ja
- 3) ajoneuvo ei ole sen vakituisessa käyttövaltiossa rekisteröintivollisuuden alainen.

## 132 §

## *Ehdotus*

taikka *vetoajoneuvon* rekisterikilpi on kiinnitettävä perävaunun taakse. *Vetoajoneuvon* kuljettajalla on rekisteröintitodistuksen sijasta oltava perävaunun omistajan tai viranomaisen antama todistus perävaunulle sallituista massoista ja todistus enintään vuotta aikaisemmin suoritetusta katsastuksesta tai vastaavasta teknisestä tarkastuksesta.

## 131 §

### *Rekisteröimätön L-luokan ajoneuvo ja moottorireki*

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

Edellä 1 momentissa tarkoitetun käytön edellytyksenä on, että:

- 1) ajoneuvoa varten on Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus;
- 2) ajoneuvossa on sen kotivaltion kansallisuustunnus; ja
- 3) ajoneuvo ei ole sen lähtövaltiossa rekisteröintivollisuuden alainen.

## 132 §

### *Omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuodun ajoneuvon ensirekisteröinti*

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

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



*Voimassa oleva laki*

*Omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuodun ajoneuvon ensirekisteröinti*

Ulkomailla rekisteröity, omaa käyttöä varten maahanmuuton yhteydessä Suomeen tuotu ajoneuvo on sen omistajan tai maahantuoneen henkilön ilmoitettava ensirekisteröitäväksi 30 päivän kuluessa:

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

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

Jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä ennen ensirekisteröintiä, sen on täytettävä 125 §:n 3 momentissa tai 128 §:n 2 momentissa säädetty edellytykset.

134 §

*Liikennekäytöstä tai rekisteristä poistetun ajoneuvon rekisteröintikatsastus*

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

*Ehdotus*

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

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

133 §

*Rekisteröintikatsastusvelvollisuus*

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

134 §

*Liikennekäytöstä tai rekisteristä poistetun ajoneuvon rekisteröintikatsastus*

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

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

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

2) poistettu liikennekäytöstä ulkomaille tai Ahvenanmaan maakuntaan tapahtuvaa vientiä ja siellä rekisteröintiä varten; tai

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

135 §

*Ajoneuvon esittäminen rekisteröintikatsastukseen*

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

-----  
Ajoneuvosta, jota ei ole tyyppihyväksytty tai yksittäishyväksytty ja jota ei ole aiemmin merkitty rekisteriin Suomessa tai muualla taikka joka on aikaisemmin ulkomaille tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröity ja on rakenteeltaan tai varusteiltaan muutettu, on katsastuksessa muun selvityksen lisäksi esitettävä ajoneuvon valmistajan tai tämän edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurim-

135 §

*Ajoneuvon esittäminen rekisteröintikatsastukseen*

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

-----  
*Rakenteeltaan muutetun aiemmin ulkomaille tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn tai tyyppi- tai yksittäishyväksymättömän aiemmin Suomessa tai muualla rekisteröimättömän ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa on muun selvityksen lisäksi esitettävä ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaativat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää ennen vuotta 1970 käyttöön otetusta ajoneuvosta.*

*Ajoneuvosta, joka on ollut rekisteröitynä sotilasajoneuvorekisteriin, on muun selvityksen lisäksi esitettävä rekisteröintikatsastuksessa ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan antama todistus suurimmasta teknisesti sallitusta kokonaismassasta, suurimmista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut*

*Voimassa oleva laki*

mista teknisesti sallituista hinattavista massoista ja suurimmista teknisesti sallituista akseli- ja telimassoista sekä muut katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää ennen vuotta 1970 käyttöön otetusta ajoneuvosta.

136 §

*Rekisteröintikatsastuksen sisältö*

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

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

a) tämä katsastus on Suomen määräaikaikatsastuksen toistumistiheyttä koskevien määräaikojen mukaan laskettuna edelleen voimassa;

c) määräaikaikatsastuksen suorittamisesta esitetään todistus joko alkuperäisenä tai jäljennöksenä.

Käytetystä ajoneuvosta, jolle tehdään rekisteröintikatsastuksen yhteydessä ajoneuvon kunnan tarkastus, tarkastetaan määräaikaikatsastuksessa tarkastettaviksi määrättyjen kohteiden kunto. Ajoneuvon suurin teknisesti ja käytössä sallittu massa, akseli- ja telimassat sekä hinattavat massat määrätään rekisteröintikatsastuksessa. Ajoneuvon omamassa on määrättävä punnitsemalla, jos

*Ehdotus*

*katsastustoimipaikan tarvittaessa vaatimat lisäselvitykset. Massoja koskevaa todistusta ei kuitenkaan tarvitse esittää, jos edellä tarkoitetut tiedot on tallennettu rekisteriin aiemman rekisteröinnin yhteydessä tai jos tiedot ilmenevät 1 momentissa tarkoitetusta selvityksestä, joka koskee ajoneuvon rekisteröintiä sotilasajoneuvorekisteriin.*

136 §

*Rekisteröintikatsastuksen sisältö*

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

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

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

c) *hyväksytystä määräaikaikatsastuksesta esitetään todistus joko alkuperäisenä tai jäljennöksenä.*

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

138 §

*Rekisteröintikatsastustodistus*

*Voimassa oleva laki*

ajoneuville aiemmin myönnetty hyväksyntä ei ole koskenut valmista ajoneuvoa tai jos punnitsemiseen on muutoin aihetta.

138 §

*Rekisteröintikatsastustodistus*

Rekisteröintikatsastuksesta on annettava ajoneuvon katsastukseen esittäneelle todistus. Katsastuksen suorittaja antaa hyväksytystä ja hylätystä rekisteröintikatsastuksesta ajoneuvon katsastukseen esittäneelle ajoneuvon teknisiä tietoja sisältävän rekisteröintikatsastustodistuksen I osan ja rekisteri-ilmoitusasiakirjana käytettävän rekisteröintikatsastustodistuksen II osan.

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

139 §

*Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa*

Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsotaan ajoneuville myönnetty, voimassa oleva:

- 1) EU-tyyppihyväksyntä;
- 2) EY-tyyppihyväksyntä;
- 3) EU-yksittäishyväksyntä;
- 4) Suomessa myönnetty yksittäishyväksyntä;
- 5) Suomessa myönnetty tai tunnustettu kansallinen piensarjatyypin hyväksyntä;
- 6) Suomessa myönnetty tai tunnustettu kansallinen tyyppihyväksyntä.

*Ehdotus*

*Katsastuksen suorittajan on annettava 160 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi hyväksytystä ja hylätystä rekisteröintikatsastuksesta ajoneuvon katsastukseen esittäneelle ajoneuvon teknisiä tietoja sisältävän rekisteröintikatsastustodistuksen I osan ja rekisteri-ilmoitusasiakirjana käytettävän rekisteröintikatsastustodistuksen II osan (rekisteröintikatsastustodistus).*

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

139 §

*Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa*

Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta katsotaan ajoneuville myönnetty, voimassa oleva:

- 1) EU-tyyppihyväksyntä;
- 2) EY-tyyppihyväksyntä;
- 3) EU-yksittäishyväksyntä;
- 4) Suomessa myönnetty yksittäishyväksyntä;
- 4 a) Suomessa tunnustettu, toisessa ETA-valtiossa myönnetty yksittäishyväksyntä;
- 5) Suomessa myönnetty tai tunnustettu kansallinen piensarjatyypin hyväksyntä;
- 6) Suomessa myönnetty tai tunnustettu kansallinen tyyppihyväksyntä.

Vaatimustenmukaisuus voidaan rekisteröintikatsastuksessa osoittaa lisäksi:

- 5) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman nimetyn tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:
  - a) 1–4 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa; tai
  - b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

Vaatimustenmukaisuus voidaan rekisteröintikatsastuksessa osoittaa lisäksi:

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

- a) 1–4 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa; tai
- b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyt tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

140 §

*Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta käytettynä tuodun ajoneuvon vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa*

Kun käytettynä Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta tuotu, aiemmin rekisterissä ollut ajoneuvo rekisteröintikatsastetaan, osoitukseksi ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta katsotaan:

- 1) vaatimustenmukaisuustodistus;
- 2) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta tuodun EU- tai EY-tyyppihyväksytyt ajoneuvon osalta ajoneuvon tyyppihyväksyntänumero ja aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus; EU- tai EY-tyyppihyväksytyltä ajoneuvolta vaatimustenmukaisuustodistusta voidaan edellyttää vain, jos ajoneuvoa ei pystytä tunnistamaan toisessa ETA-valtiossa ajoneuvolle myönnetyn muun kuin ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU vaatimuksia vastaavan rekisteröintitodistuksen perusteella;
- 3) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta yksittäiskappaleena tuodun, aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osalta ajoneuvon aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus, sekä muu selvitys vaatimustenmukaisuudesta siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi rekisteröintitodistuksesta; vaatimustenmukaisuuden osoittamista erillisin testein, tarkastuksin tai todistuksin voidaan edellyttää vain siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi ajoneuvon aiemmasta rekisteröintitodistuksesta tai katsastuksen suorittajalle toimitetuista ajoneuvon aiemman rekisteröinnin edellytyksenä ajoneuvolle tehdyistä tarkastuksista ja testeistä saaduista selvityksistä.

*Ahvenanmaan maakunnasta tai ulkomailta käytettynä tuodun ajoneuvon vaatimustenmukaisuus rekisteröintikatsastuksessa*

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

- 1) vaatimustenmukaisuustodistus;
- 2) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta tuodun EU- tai EY-tyyppihyväksytyt ajoneuvon osalta ajoneuvon tyyppihyväksyntänumero ja aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus; EU- tai EY-tyyppihyväksytyltä ajoneuvolta vaatimustenmukaisuustodistusta voidaan edellyttää vain, jos ajoneuvoa ei pystytä tunnistamaan toisessa ETA-valtiossa ajoneuvolle myönnetyn muun kuin ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU vaatimuksia vastaavan rekisteröintitodistuksen perusteella;
- 3) Ahvenanmaan maakunnasta tai ETA-valtiosta yksittäiskappaleena tuodun, aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osalta ajoneuvon aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus, ei kuitenkaan väliaikainen rekisteröintitodistus, sekä muu selvitys vaatimustenmukaisuudesta siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi rekisteröintitodistuksesta; vaatimustenmukaisuuden osoittamista erillisin testein, tarkastuksin tai todistuksin voidaan edellyttää vain siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi ajoneuvon aiemmasta rekisteröintitodistuksesta tai katsastuksen suorittajalle toimitetuista ajoneuvon aiemman rekisteröinnin edellytyksenä ajoneuvolle tehdyistä tarkastuksista ja testeistä saaduista selvityksistä.

142 §

*Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen rekisteröintikatsastuksessa*

Ajoneuvo hyväksytään Suomessa ensimmäistä kertaa liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen yhteydessä vaatimustenmukaisuuden osalta, jos ajoneuvo täyttää sitä koskevat ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset.

*Voimassa oleva laki*

ajoneuville tehdyistä tarkastuksista ja testeistä saaduista selvityksistä.

142 §

*Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen rekisteröintikatsastuksessa*

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

Jollei ajoneuvoa hyväksytä rekisteröintikatsastuksessa, se on hylättävä.

143 §

*Muutoksastusvelvollisuus*

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävauvuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoksastuksessa, jos:

- 1) ajoneuvon rakennetta on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin;
- 2) ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin;
- 3) ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että muutoksella on vaikutusta ajoneuvon kohdistuvaan veroon tai olennaista vaikutusta lakisääteisiin maksuihin;
- 4) ajoneuvoa on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu;

*Ehdotus*

Muussa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröity ja käytettynä maahantuotu ajoneuvo hyväksytään vaatimustenmukaisuuden osalta rekisteröintikatsastuksessa myös, jos ajoneuvon osoitetaan täyttävän sellaiset aiemmassa rekisteröintimaassa *ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset*, jotka vastaavat vähintään Suomessa *ajoneuvon ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai myöhemmin voimassa olleita* teknisiä vaatimuksia.

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

143 §

*Muutoksastusvelvollisuus*

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävauvuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoksastuksessa, jos:

- 1) *ajoneuvoa* on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin;
- 2) *ajoneuvoa* tai sen käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin;
- 3) *ajoneuvoa* tai sen käyttötarkoitusta on muutettu siten, että muutoksella on vaikutusta ajoneuvon kohdistuvaan veroon tai olennaista vaikutusta lakisääteisiin maksuihin;
- 4) ajoneuvoa on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu;
- 5) aikaisintaan vuonna 1960 käyttöön otetun ajoneuvon *muista kuin kulutusosista* vähintään 25 prosenttia on vaihdettu ensirekisteröinnin jälkeen.

Muutoksastusvelvollisuus ei koske:

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

- 7) ajoneuvon tilapäistä muuttamista erikoiskuljetusajoneuvoksi akselistorakennetta muuttamalla tai akselien määrää lisäämällä; tällaisen ajoneuvon on kaikilla vaihtoehtoisilla rakenteilla täytettävä sitä koskevat vaatimukset ja tiedon ajoneuvon muutosmahdollisuudesta ja edellytyksistä, *joilla muutoksen saa tehdä*, on oltava

## *Voimassa oleva laki*

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

Muutostarkastusvelvollisuus ei koske:

2) ajoneuvoa, jolle suoritettussa rekisteröintitarkastuksessa on tehty 1 momentissa tarkoitettut tarkastukset;

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

8) kulutusosien vaihtamista 1 momentin 5 kohdassa mainitun prosenttiluvun jo ylittyä.

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

### 144 §

#### *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutostarkastuksessa*

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

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

6) hyväksytyt asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

- a) 3–5 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa; tai
- b) kun 7 kohdassa tarkoitettua selvityksen hankkiminen ei kohtuullisin kustannuksin ole mahdollista eikä selvityksen antaminen katsota edellyttävän 7 kohdassa tarkoitettua tutkimuslaitokselta edellytettävää pätevyyttä;

## *Ehdotus*

merkitty rekisteriin siten, että ensisijaisesti käytetään suurimpien sallittujen massojen mukaisia tietoja;  
8) ajoneuvoa, joka muutetaan tilapäiseksi käytettäväksi 116 §:n 4 momentin 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla koenumerokilvin varustettuna.

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

### 144 §

#### *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen muutostarkastuksessa*

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

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

6) hyväksytyt asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

- a) 3–5 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa; tai
- b) kun 7 kohdassa tarkoitettua selvityksen hankkiminen ei kohtuullisin kustannuksin ole mahdollista eikä selvityksen antamisen katsota edellyttävän 7 kohdassa tarkoitettua tutkimuslaitokselta edellytettävää pätevyyttä;
- 7) ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion nimetty tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavan selvityksen perusteella:

- a) 3–6 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa; tai
- b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetty tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

### 145 §

#### *Muutostarkastuksen sisältö*

*Muutostarkastuksessa on tarkastettava:*

*Voimassa oleva laki*

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

- a) 3–6 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa; tai
- b) kun ei edellytetä tyyppihyväksyntää eikä nimetyn tutkimuslaitoksen suorittamia tarkastuksia, mittauksia, testejä tai laskelmia.

145 §

*Muutokatsastukseen sovellettavat säännökset*

Muutokatsastuksessa noudatetaan lisäksi, mitä tässä luvussa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetään rekisteröintikatsastuksesta.

*Ehdotus*

- 1) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon säännösten- ja määräystenmukaisuus muutokatsastusvelvollisuuden aiheuttaneen muutoksen ja siihen liittyvien muutosten osalta;
- 3) ajoneuvoon tehdyn muutoksen toteutuksen asianmukaisuus;
- 4) muutoksen vaikutus kanta-ajoneuvon prosentuaaliseen osuuteen;
- 5) ajoneuvo 154 §:n 1 momentissa tarkoitettun muutokseen liittyvän vian tai puutteellisuuden osalta.

*Jos muutokatsastuksessa epäillään ajoneuvon muissa kuin 1 momentissa tarkoitettussa tarkastuskohdeessa olevan sellainen vika tai puutteellisuus, jonka vuoksi ajoneuvo olisi 157 §:n 1 momentin nojalla määrättävä ajokieltoon, muutokatsastuksessa on tarkastettava myös tällainen tarkastuskohde.*

*Jos ajoneuvossa tarkastuksen yhteydessä havaitaan muu 143 §:ssä tarkoitettu muutos, jonka nojalla ajoneuvo on esitettävä muutokatsastukseen, tulee tieto tästä merkitä rekisteriin, jollei ajoneuvoa samalla esitetä muutokatsastukseen havaitun 143 §:ssä tarkoitettun muutoksen osalta.*

*Muutokatsastuksen sisällöstä voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.*

145 a §

*Muutokatsastusta koskevien tietojen tallentaminen*

*Katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin hyväksytystä muutokatsastuksesta muutokseen liittyvät tiedot, jotka palvelevat katsastusta tai katsastuksen valvontaa sekä 8 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa muuttunut kanta-ajoneuvon prosentuaalinen osuus.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen tietojen tallentamisesta rekisteriin.*

145 b §

*Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen muutokatsastuksessa*

*Ajoneuvo on hyväksyttävä muutokatsastuksessa, jos ajoneuvo on tarkastettu 145 §:n mukaisesti, ajoneuvo on siihen tehtyjen muutosten osalta vaatimusten mukai-*



*Voimassa oleva laki*

146 §

*Kytentäkatsastusvelvollisuus*

M- ja N-luokan ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä O-luokan ajoneuvo on esitettävä kytentäkatsastukseen ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kyseessä on erikoiskuljetukseen hyväksyttävä ajoneuvoyhdistelmä taikka jos ajoneuvojen mekaaniset kytentälaitteet, jarrujen toimintaa ohjaavien sähköjohtojen kytentä tai paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus tai sijoitus poikkeavat autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen ja siinä tarkoitettujen standardien vaatimuksista tai niitä vastaavista M-, N- ja O-luokan ajoneuvoissa yleisesti käytettävistä kytkennöistä, mitoituksista ja sijoituksista.

147 §

*Kytentäkatsastuksen sisältö*

*Ehdotus*

*nen, ajoneuvoon tehdyt muutokset on toteutettu asianmukaisesti eikä tarkastuksessa ole todettu 145 §:n 2 momentissa tarkoitettua vikaa tai puutteellisuutta.*

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

146 §

*Kytentäkatsastusvelvollisuus*

M- ja N-luokan ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä O-luokan ajoneuvo on esitettävä kytentäkatsastukseen ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kyseessä on erikoiskuljetukseen hyväksyttävä ajoneuvoyhdistelmä taikka jos ajoneuvojen mekaaniset kytentälaitteet, jarrujen toimintaa ohjaavien sähköjohtojen kytentä tai paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus tai sijoitus poikkeavat autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen ja siinä tarkoitettujen standardien vaatimuksista tai niitä vastaavista M-, N- ja O-luokan ajoneuvoissa yleisesti käytettävistä kytkennöistä, mitoituksista ja sijoituksista.

147 §

*Kytentäkatsastuksen sisältö*

Kytentäkatsastuksessa tarkastetaan, että auto ja perävaunu tai perävaunut sopivat kytkettäväksi toisiinsa. Hinnattavan laitteen kytentäkatsastuksessa ei kuitenkaan tarvitse esittää vetoautoa. Lisäksi kytentäkatsastuksessa:

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

147 a §

*Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen kytentäkatsastuksessa*

*Voimassa oleva laki*

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

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

149 §

*Määräaikaiskatsastuksen aikaväli*

Ajoneuvo, jota määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee, on esitettävä määräaikaiskatsastukseen seuraavasti:

1) linja- tai kuorma-auto (M2-, M3-, N2- tai N3-luokka), O3- tai O4-luokan perävaunu taikka ambulanssi ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

2) sellainen henkilöauto (M1-luokka), pakettiauto (N1-luokka), kevyt nelipyörä (L6e-luokka) tai raskas nelipyörä (L7e-luokka), jota käytetään taksiliikenteessä, viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta; jos ajoneuvon käyttöönottopäivästä on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa ennen taksiliikenteen aloittamista;

3) luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b- tai T3b-luokan traktori ensimmäisen kerran vii-

*Ehdotus*

*Kytkentäkatsastukseen sovelletaan 147 §:ää, 152-155 §:ää, 156 §:n kohtia 1-4, 157 §:ää ja 158 §:ää.*

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

149 §

*Määräaikaiskatsastuksen aikaväli*

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

1) linja- tai kuorma-auto (M2-, M3-, N2- tai N3-luokka), O3- tai O4-luokan perävaunu taikka ambulanssi ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

2) sellainen henkilöauto (M1-luokka), pakettiauto (N1-luokka), kevyt nelipyörä (L6e-luokka) tai raskas nelipyörä (L7e-luokka), jota käytetään taksiliikenteessä, viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta; jos ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaiskatsastuksessa ennen taksiliikenteen aloittamista;

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

4) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu henkilöauto tai muu M1-luokan ajoneuvo kuin ambulanssi, pakettiauto (N1-luokka) tai raskas nelipyörä (L7e-luokka) ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli kymmenen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

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

## Voimassa oleva laki

meistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

4) muu kuin 2 kohdassa tarkoitettu henkilöauto tai muu M1-luokan ajoneuvo kuin ambulanssi, pakettiauto (N1-luokka) tai raskas nelipyörä (L7e-luokka) ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli kymmenen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

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

6) O2-luokan perävaunu ensimmäisen kerran viimeistään sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jona käyttöönottopäivästä on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä;

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

Sellainen 1, 4 ja 5 kohdassa tarkoitettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jota käytetään muussa kuin luvanvaraisessa liikenteessä, on kuitenkin esitettävä määräaikaikatsastukseen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, jos edellinen katsastus on suoritettu sen jälkeen, kun ajoneuvon käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut 40 vuotta.

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

150 §

## Ehdotus

käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta;

6) O2-luokan perävaunu ensimmäisen kerran viimeistään sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jona ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä;

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

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

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

150 §

### Määräaikaikatsastuksen ajankohta

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

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

Numero      Kalenterikuukausi

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Määräaikaiskatsastuksen ajankohta*

-----

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

Jos ajoneuvon käyttöönottopäivää ei ole merkitty rekisteröintitodistukseen, ajoneuvo on katsastettava rekisteritunnuksen viimeisen numeron perusteella määräytyvän kalenterikuukauden loppuun mennessä seuraavan taulukon mukaisesti:

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

151 §

*Määräaikaiskatsastamattoman ajoneuvon käyttökielto*

-----

Ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi erikseen varattuna aikana katsastukseen, jollei 156 §:n 5 momentista tai 159 §:stä muuta johdu.

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

151 §

*Määräaikaiskatsastamattoman ajoneuvon käyttökielto*

-----

*Käyttökiellossa olevaa tai ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi varattuna aikana katsastukseen, jollei 156 §:n 5 momentista tai 159 §:stä muuta johdu.*

152 a §

*Kulutustietojen kerääminen määräaikaiskatsastuksen yhteydessä*

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

*Tietojen ilmoittamisesta komissiolle vastaa Liikenne- ja viestintävirasto.*

153 §

153 §

*Edellytykset määräaikaikatsastuksen suorittamiselle*

Jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty tai että liikennevakuutuslain (460/2016) mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, taikka jos liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty, ei ajoneuvon määräaikaikatsastusta eikä jälkitarkastusta saa suorittaa loppuun. Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaikatsastus saadaan kuitenkin suorittaa loppuun, jos vakuutuksenottaja on vaihtunut tai jos tuomioistuim on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

155 §

*Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaikatsastuksessa*

Ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaikatsastuksessa, jos siinä ei ole 154 §:ssä tarkoitettua vakavaa vikaa tai puutteellisuutta, vaarallista vikaa tai puutteellisuutta taikka vikoja tai puutteellisuuksia, jotka edellyttävät muutoksastusta. Jollei ajoneuvoa hyväksytä määräaikaikatsastuksessa, se on hylättävä.

***Eräiden verojen ja maksujen tarkastaminen katsastuksessa***

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

- 1) siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty;*
- 2) liikennevakuutuslain (460/2016) mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty; tai,*
- 3) liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty.*

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

155 §

*Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen määräaikaikatsastuksessa*

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

156 §

***Katsastuksen keskeyttäminen***

*Katsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä. Määräaikaikatsastus on lisäksi keskeytettävä, jos ilmenee, että ajoneuvo on esitettävä muutoksastukseen, jolloin ajoneuvo on esitettävä muutoksastukseen kuukauden kuluessa keskeyttämisestä. Lisäksi määräaikaikatsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset.*

*Määräaikaikatsastusta keskeyttämättä saa kuitenkin oikaista vähäisen virheen ajoneuvon rekisteritiedoissa*

156 §

*Määräaikaiskatsastuksen keskeyttäminen*

Määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä.

Määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos ilmenee, että ajoneuvo on esitettävä muutostarkastukseen. Tällöin ajoneuvo on esitettävä muutostarkastukseen kauden kuluessa keskeyttämisestä.

Määräaikaiskatsastus on keskeytettävä, jos ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset. Katsastusta keskeyttäessä saadaan kuitenkin määräaikaiskatsastuksessa oikaista ajoneuvon rekisteritietojen vähäinen virhe sekä korjata sellaiset tiedot, joiden muuttaminen ei edellytä muutostarkastusta.

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

Jos ajoneuvon katsastus joudutaan keskeyttämään 1 tai 4 momentissa tarkoitetusta ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saa 151 §:n 1 momentissa säädetystä poiketen käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan 149 ja 150 §:ssä säädetyn katsastusajan päättymisestä.

Keskeytetty määräaikaiskatsastus tai jälkitarkastus saadaan suorittaa loppuun enintään kuukauden kuluessa määräaikaiskatsastuksesta.

157 §

*Ajokieltoon määrääminen määräaikaiskatsastuksessa*

ja korjata sellaiset tiedot, joiden muuttaminen ei edellytä muutostarkastusta.

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

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

Keskeytetyn katsastuksen saa suorittaa loppuun enintään kuukauden kuluessa katsastuksesta.

157 §

*Ajokieltoon määrääminen katsastuksessa*

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

158 §

*Määräaikaiskatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuksien korjaaminen*

(kumotaan)

*Voimassa oleva laki*

Määräaikaikatsastuksessa määrätty ajokielto osoitetaan tarralla, jonka ajoneuvon katsastaja kiinnittää helposti havaittavaan paikkaan ajoneuvossa. Tarraa ei saa poistaa tai peittää ennen kuin ajoneuvo on määräaikaikatsastuksessa hyväksytty tai 2 momentissa tarkoitettua merkittävän ympäristöhaitan vuoksi määrätty ajokielto on poistettu katsastuksessa.

158 §

*Määräaikaikatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuksien korjaaminen*

Jos sellaisia vikoja ja puutteellisuuksia ei ole korjattu, joiden perusteella ajoneuvo on hylätty määräaikaikatsastuksessa, eikä ajoneuvoa ole hyväksytty katsastuksessa 149 tai 150 §:ssä tarkoitettuna katsastusaikana, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä.

159 §

*Oikeus käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa*

Jos 149 tai 150 §:ssä tarkoitettuna katsastusaikana katsastukseen esitetty ajoneuvo hylätään määräaikaikatsastuksessa ajokieltoa määräämättä, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kahden kuukauden ajan määräaikaikatsastuksessa hylkäämisestä. Ajoneuvossa todetut hylkäämisen aiheuttaneet viat ja puutteellisuudet on kuitenkin korjattava mahdollisimman pian. Jos ajoneuvoa ei edellä tarkoitettuna aikana hyväksytä jälkitarkastuksessa tai määräaikaikatsastuksessa, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä vain sen kuljettamiseksi korjattuna sille varattuna aikana katsastukseen.

Edellä 158 §:n 3 momentissa säädetystä poiketen katsastustoimipaikka voi antaa määräaikaikatsastuksessa ajokieltoon määrättylle ajoneuvolle tai 149 tai 150 §:ssä tarkoitettuna katsastusajan jälkeen katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle todistuksen, joka oikeuttaa ajoneuvon kuljettamiseen lähimpään paikkaan, jossa korjaus voidaan tarkoituksenmukaisesti suorittaa, ja korjauksen jäl-

*Ehdotus*

159 §

*Oikeus käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa*

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

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

160 §

***Katsastuksesta annettavat todistukset***

*Katsastajan on annettava katsastukseen esittäneelle todistus (tarkastuskortti), josta käy ainakin ilmi:*

- 1) tieto ajoneuvon katsastukseen esittämisen perusteesta;*
- 2) ajoneuvon valmistenumero tai rekisteritunnus;*
- 3) tieto ajoneuvossa havaituista puutteista ja niiden luokittelu;*
- 4) katsastuksen ajankohta ja tulos;*

*Voimassa oleva laki*

keen uudelleen katsastettavaksi. Todistuksessa on mainittava, minne ja miten ajoneuvon saa kuljettaa sekä kuinka kauan todistus on voimassa.

160 §

*Katsastustodistus*

Katsastajan on annettava määräaikaiskatsastuksesta todistus, josta käy ilmi katsastuksen tulos, seuraavan määräaikaiskatsastuksen ajankohta sekä tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitettusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset todistuksen sisällöstä.

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

*Ehdotus*

- 5) hylätyn katsastuksen osalta tieto jälkitarkastuksen viimeisestä ajankohdasta;
- 6) katsastustoimipaikan nimi, katsastajan allekirjoitus tai muu tunniste;
- 7) tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitettusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa;
- 8) tieto siitä miten katsastuspäätökseen saa vaatia oikaisua.

*Määräaikaiskatsastuksesta on kuitenkin 1 momentista poiketen annettava katsastukseen esittäneelle todistus (katsastustodistus), johon merkitään katsastusdirektiivin liitteen II mukaiset tiedot ja direktiiviä täydentävät tiedot sekä tieto mahdollisesta 158 §:ssä tarkoitettusta velvollisuudesta korjata viat ja puutteellisuudet mahdollisimman pian tai kohtuullisen ajan kuluessa.*

*Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset katsastustodistuksen sisällöstä.*

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

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

161 §

*Määräaikaiskatsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin*

Katsastustoimipaikan on tallennettava määräaikaiskatsastuksesta rekisteriin ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen, ajokieltoon määräämiseen, muutokatsastukseen määräämiseen sekä määräaikaiskatsastuksen keskeyttämiseen liittyvät tiedot, sekä ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä. *Lisäksi katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin 152 a §:n 1 momentissa tarkoitettut tiedot sekä tieto niiden autojen lukumäärästä, joista kyseisiä tietoja ei ole voitu kerätä ajoneuvon katsastukseen toimittaneen kieltäytymisen tai muun syyn vuoksi.*

162 §



161 §

*Määräaikaiskatsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin*

Katsastustoimipaikan on tallennettava määräaikaiskatsastuksesta rekisteriin ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen, ajokieltoon määräämiseen, muutuskatsastukseen määräämiseen sekä määräaikaiskatsastuksen keskeyttämiseen liittyvät tiedot sekä ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä.

***Katsastuksen jälkitarkastus***

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

162 §

(kumotaan)

*Jälkitarkastus*

Katsastuksessa hylätty ajoneuvo voidaan hyväksyä jälkitarkastuksessa. Jälkitarkastus on suoritettava katsastuksessa hylätylle ajoneuville kuukauden kuluessa. Määräaikaiskatsastuksen ja valvontakatsastuksen jälkeen jälkitarkastus saadaan suorittaa missä tahansa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa, jolla on katsastusluvan mukaan oikeus katsastaa kyseinen ajoneuvo. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen jälkeen jälkitarkastus on suoritettava samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa.

166 §

*Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet*

*Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen on sallittava.*

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi:

164 §

*Määräaikaiskatsastusta koskevien säännösten soveltaminen muihin katsastuksiin*

*Voimassa oleva laki*

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkenäkatsastukseen sovelletaan, mitä 153, 156–158 ja 162 §:ssä säädetään. Rekisteröintikatsastuksen saa kuitenkin 153 §:ssä säädetystä poiketen suorittaa. Muutos- ja kytkenäkatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuden luokitukseen sekä ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen muutos- ja kytkenäkatsastuksessa sovelletaan, mitä luokituksesta, hyväksymisestä ja hylkäämisestä määräaikaiskatsastuksessa 154 ja 155 §:ssä säädetään.

166 §

*Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet*

Ajoneuvon kuljettaja on velvollinen sallimaan teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamisen.

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi:

1) ajoneuvon kuljettaja on velvollinen vaadittaessa esittämään poliisimiehelle, tullimiehelle ja rajavartiomiehelle sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla katsastuksella suorittavalle henkilölle ajoneuvon rekisteröinnistä annetun todistuksen, katsastustodistuksen tai muun vaatimustenmukaisuuden osoittavan asiakirjan, jos kuljettaja on velvollinen pitämään sitä mukanaan;

189 §

*Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu*

6) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia;

193 §

*Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus*

*Ehdotus*

1) Poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehen sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvan katsastuksia suorittavan henkilön on saatava nähtäväkseen sähköisesti tai kirjallisesti ajoneuvon rekisteröinnistä annettu todistus, katsastustodistus tai muu vaatimustenmukaisuuden osoittava asiakirja;

189 §

*Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu*

6) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia taikka rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa;

193 §

*Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus*

Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) tarkoitettu seuraamuskollegio määrää 189–192 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksun. Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

194 §

*Ajoneuvorikkomus*

*Voimassa oleva laki*

Liikenne- ja viestintävirasto määrää 189–192 §:ssä tarkoitettun seuraamusmaksun. Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

194 §

*Ajoneuvorikkomus*

Joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta

14) laiminlyö 12 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää ajoneuvo liikennekelpoisena tai huolehtia ajoneuvon liikennekelpoisuudesta luovutettaessa se työntekijän kuljettavaksi,

195 §

*Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu*

Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 §:n 1 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitettua rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

*Ehdotus*

Joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta

14) laiminlyö 12 §:ssä säädetyn velvollisuuden pitää ajoneuvo liikennekelpoisena tai huolehtia ajoneuvon liikennekelpoisuudesta luovutettaessa se työntekijän kuljettavaksi,

195 §

*Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu*



Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:ssä tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitettua rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 300 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää liikenteessä ajoneuvoa, jota on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sen maksettavaksi, joka on liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jonka ajoneuvoa on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Jos liikennevirhemaksu määrätään oikeushenkilölle, liikennevirhemaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos liikennevirhemaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, liikennevirhemaksu voi olla enintään 3000 euroa.

198 §

*Ajokieltoon määrääminen*

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

200 §

*Valvontakatsastukseen määrääminen*

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvossa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että on aiheellista suorittaa ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus, hän voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen. Liikenne- ja viestintävirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle, jos ajoneuvossa ei ole katsastuksessa tai tienvarsitarkastuksessa todettu olevan vikaa tai puutteellisuutta. Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen myös, jos aikaisemmin annettua ajoneuvon korjauskehotusta ei ole noudatettu. Jos ajoneuvoa ei ole poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen määräämässä ajassa esitetty valvontakatsastukseen, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin se on hyväksytty valvontakatsastuksessa.

198 §

*Ajokieltoon määrääminen*

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

200 §

*Valvontakatsastukseen määrääminen*

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvossa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että on aiheellista suorittaa ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus, hän voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen. Liikenne- ja viestintävirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle, jos ajoneuvossa ei ole katsastuksessa tai tienvarsitarkastuksessa todettu olevan vikaa tai puutteellisuutta. Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen myös, jos aikaisemmin annettua ajoneuvon korjauskehotusta ei ole noudatettu. Jos ajoneuvoa ei ole poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen määräämässä ajassa esitetty valvontakatsastukseen, ajoneuvoa

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

ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin se on hyväksytty valvontakatsastuksessa. Valvontakatsastukseen sovelletaan 152, 154–160 ja 162 §:ää. Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo yksityiskohtaisemman tarkastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muun erityisen syyn vuoksi, hän voi määrätä valvontakatsastuksen laajennettavaksi rekisteröintikatsastusta vastaavaksi. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen.

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

Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi määrätä valvontakatsastuksen tarkastuskohteet. Valvontakatsastukseen määrännyt tekee tästä merkinnän katsastus- tai rekisteröintitodistukseen taikka tallentaa sitä koskevan tiedon rekisteriin. Katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin valvontakatsastuksesta ajoneuvon ajokieltoon liittyvät tiedot ja ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä.

Rekisteröintikatsastusta vastaavaksi laajennetun valvontakatsastuksen yhteydessä on tarkastettava ajoneuvon kunto.

Ajoneuvo on hylättävä valvontakatsastuksessa, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä.

Valvontakatsastus ei korvaa määräaikaikatsastusta. Jos valvontakatsastukseen määrätyle ajoneuvolle suoritetaan määräaikaikatsastus, ajoneuvon hyväksyminen määräaikaikatsastuksessa korvaa valvontakatsastuksen.

*200 a §*

*Ajoneuvon hyväksyminen tai hylkääminen valvontakatsastuksessa*

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

*Valvontakatsastus ei korvaa määräaikaikatsastusta. Jos valvontakatsastukseen määrätyle ajoneuvolle suoritetaan määräaikaikatsastus, ajoneuvon hyväksyminen määräaikaikatsastuksessa korvaa valvontakatsastuksen.*

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

*200 b §*

*Valvontakatsastuksen sisältö*

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

*Ajoneuvon kunto on tarkastettava määräaikaikatsastuksen laajuudessa, jos poliisi-, tulli- tai rajavartiomies ei ole määrännyt valvontakatsastuksen tarkastuskohteita.*

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

*Edellä 2 ja 3 momentista poiketen, ajoneuvosta, jota ei koske määräaikaikatsastusvelvollisuus, on tarkastettava, että:*

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

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

## 202 §

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

Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 97/27/EY, voidaan mainitun direktiivin 7 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena. Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta annettua komission asetusta (EU) N:o 1230/2012, voidaan mainitun asetuksen 6 artiklan mukaisesti hyväksyä liikennekäyttöön tieliikennelain 125 ja 126 §:ssä sekä mainitun lain liitteessä 7.1 ja 7.2 säädettyjen mittojen mukaisena. *Auto ja sen perävaunu, johon sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 42 tai 45 artiklaa tai sääntöjen vahvistamisesta Euroopan*

## 202 §

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

## *Voimassa oleva laki*

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

## *Ehdotus*

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

## **Laki**

### **ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

22 §

22 §

*Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset*

*Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset*

---

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista.

---

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista. *Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset muista määräaikaikatsastuksessa edellytetyistä laitteista.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

## **Laki**

### **Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*lisätään* Liikenne- ja viestintävirastosta annettuun lakiin (935/2018) uusi 7 a § seuraavasti:



7 a §

*Seuraamuskollegio*

*Liikenne- ja viestintävirastossa on seuraamuskollegio, johon kuuluu puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja yksi muu jäsen. Kullakin heistä on henkilökohtainen varajäsen. Kollegio asetetaan kolmen vuoden toimikaudeksi.*

*Seuraamuskollegion tehtävä on määrätä laissa säädettyjä hallinnollisia seuraamusmaksuja liikenne- ja viestintäministeriön toimialalla. Kollegio tekee päätöksensä esittelyä.*

*Seuraamuskollegion puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan on oltava oikeustieteen tai muun ylemmän korkeakoulututkinnon kuin kansainvälisen ja vertailevan oikeustieteen maisterin tutkinnon suorittanut henkilö, jolla on hyvä perehtyneisyys Liikenne- ja viestintäviraston toimialaan ja muu tehtävän hoidon edellyttämä pätevyys. Kollegion muulta jäseneltä edellytetään perehtyneisyyttä liikenne- ja viestintäviraston toimialaan ja tehtävän hoidon edellyttämää muuta pätevyyttä.*

*Seuraamuskollegion jäsenen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).*

*Seuraamuskollegion toiminta on järjestettävä siten, että kollegion riippumattomuus ja puolueettomuus sille kuuluvien tehtävien hoitamisessa on turvattu. Seuraamuskollegion toiminnasta määrätään tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksellä.*

*Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen asioita, jotka kuuluvat seuraamuskollegion toimivaltaan.*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20  
..

## **Laki**

### **Liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 17 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, sekä 231 §:n 3 momentti,  
sellaisena kuin se on laissa 1190/2019, ja  
*lisätään* 2 §:ään uusi 12 kohta seuraavasti:

2 §

*Yleiset määritelmät*

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

17 §

*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*

-----  
Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

17 §

*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*

-----  
Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa eikä kuljetuksia sellaisella automaattisella ajojärjestelmällä varustetulla ajoneuvolla, jota käytetään liikenteessä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain (82/2021) 116 ja 116 a §:n mukaisesti myöntämän koenumerotodistuksen perusteella.

231 §

*Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*

-----  
Turvakiellon kohteena olevien tietojen käsittelystä säädetään väestötietojärjestelmästä ja Digi- ja väestötietoviraston varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi.

231 §

*Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20  
..

## **Laki**

### **tieliikennelain muuttamisesta**

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

52 §

52 §

*Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän ajaminen*

***Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttäminen***

---

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Tällöin kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

---

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. *Lisäksi jalkakäytävällä saa käyttää ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..