

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain, tieliikennelain ja rikoslain 23 luvun 9 ja 12 §:n muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ajoneuvolakia, tieliikennelakia ja rikoslakia.

Ehdotetuilla muutoksilla poistettaisiin päällekkäinen kansallinen sääntely Euroopan unionin asetusten kanssa, jotka koskevat kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä niin sanottujen nelipyöräisten ja maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen tyyppihyväksyntää ja markkinavalvontaa. Lisäksi vahvistettaisiin lakimuutoksiin liittyvät kansalliset vaatimukset muiden kuin EU-tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen osalta.

Lisäksi kansallisen liikkumavaran puitteissa laajennettaisiin nykyistä ajoneuvolain soveltamisalan ulkopuolelle rajattua vammaisen henkilön käyttöön tarkoitettujen liikkumisvälineiden ryhmää kattamaan käyttäjästä riippumatta kaikki hitaammat sähkömoottoreilla varustetut jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet. Lisäksi kokonaan uutena ajoneuvoluokkana lisättäisiin nopeammat tielikenteessä sallittavat kevyet ajoneuvot, kuten henkilökuljetin Segway ja erilaiset senioriskootterit, joissa saisi olla sähkömoottori.

Osana asetusten täytäntöönpanoa lailla vahvistettaisiin myös niiden täytäntöönpanon edellyttämät seuraamuksia koskevat säännökset. Samassa yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistettaisiin myös kansalliseksi yhteyspisteeksi osana uusien ajoneuvojen katsastuksista ja teknisistä tienvarsitarkastuksista annettujen direktiivien täytäntöönpanoa.

Tieliikenteessä muihinkin kuin pelkästään vammaisen henkilön käyttöön sallittaviin jalankulkua avustaviin tai korvaaviin liikkumisvälineisiin sovellettaisiin jalankulkijan liikennesääntöjä, jos niitä kuljetetaan kävelynopeudella. Jos nopeus olisi kävelynopeutta suurempi, sovellettaisiin pyöräilijän liikennesääntöjä. Pyöräilijän liikennesääntöjä sovellettaisiin myös kevyisiin sähköajoneuvoihin. Kevyt sähköajoneuvo saisi kuitenkin käyttää myös jalkakäytävää kävelynopeudella.

Rikoslakiin sisältyvä moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmä päivitetäisiin vastaamaan ajoneuvolakia. Liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla koskevan rangaistussäännöksen soveltamisalaa laajennettaisiin lisäämällä siihen moottorilla varustetut polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot. Säännöstä sovellettaisiin myös jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen, jota kuljetetaan kävelynopeutta nopeammin.

Lakimuutokset toteuttavat hallitusohjelman tavoitetta sääntelyn sujuvoittamisesta ja hallinnollisen taakan keventämisestä.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan mahdollisimman pian niiden julkaisemisen jälkeen, mutta kuitenkin viimeistään vuoden 2016 alusta.

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 JOHDANTO .....	3
2 NYKYTILA .....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Nykytilan arviointi.....	7
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET .....	8
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	11
5 ASIAN VALMISTELU.....	12
6 MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA.....	14
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	15
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	15
1.1 Ajoneuvolaki.....	15
1.2 Tieliikennelaki .....	23
1.3 Rikoslaki .....	24
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET .....	25
3 VOIMAANTULO.....	26
LAKIEHDOTUKSET .....	28
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	28
Laki tieliikennelain muuttamisesta .....	43
Laki rikoslain 23 luvun 9 ja 12 §:n muuttamisesta .....	46
LIITE .....	48
RINNAKKAISTEKSTIT .....	48
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	48
Laki tieliikennelain muuttamisesta .....	73
Laki rikoslain 23 luvun 9 ja 12 §:n muuttamisesta .....	77

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Euroopan unioni on uudistanut ajoneuvojen sääntelyn kehystä korvaamalla aiemmat traktoreiden ja niiden perävaunujen sekä kaksi-, kolme- ja nelipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppi- hyväksyntää koskevat neljäkymmentäyksi erillistä direktiiviä kahdella Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella sekä vahvistanut näiden asetusten antamisen yhteydessä laajan mandaatin komissiolle teknisten täytäntöönpanotoimien säätämiseksi. Valmistajat voivat alkaa soveltaa Euroopan unionin uudistettua sääntelykehystä tyyppihyväksyntöihin heti, kun viimeiset komission täytäntöönpanosäädökset valmistuvat. Kaksi-, kolme- ja nelipyöräisten ajoneuvojen osalta soveltaminen on ollut mahdollista syyskuusta 2014 alkaen ja traktoreiden ja niiden perävaunujen osalta toukokuusta 2015. Siirtymäaika pakolliselle soveltamiselle jatkuu vielä vuosiin 2016 ja 2017 asti.

Uudistuneen Euroopan unionin sääntelyn johdosta asetusten kanssa päällekkäinen sääntely tulee kumota ja kansalliseen liikkumavaraan perustuvat säädökset päivittää. Euroopan unionin sääntelyn selkeytymisen ja yksinkertaistumisen johdosta on ollut tarve tarkastella laajemmin myös kansallisen sääntelyn rakenteita. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti jo ennen L-luokan sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetusten hyväksymistä kansallisen säädöshierarkian uudelleentarkastelun, jossa EU-sääntelyn rakennetta vastaava alemmpitasoinen tekninen sääntely siirtyisi jatkossa Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetuilla lakimuutoksilla Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyi tämän esityksen kattamien ajoneuvojen eli L-luokan ajoneuvojen, traktorien ja niiden perävaunujen sekä polkupyörien alemmanasteinen tekninen sääntely. Tätä uudistusta koskeva ajoneuvolain muutos (1042/2014) tuli voimaan 1 päivästä tammikuuta 2015.

Euroopan unionin sääntelyn muutosten yhteydessä erityisesti kevyiden ajoneuvojen sääntelyn kansallinen liikkumavara lisääntyi. EU:n asetusten soveltamisalarajaukset ja uusittu ajoneuvojen luokitus siirtävät jatkossa yksiselitteisemmin kansallisen sääntelyn piiriin kevytajoneuvoja, joita nykyinen lainsäädäntömme ei tunnista. Kevytajoneuvoina käsitetään EU-tyyppihyväksynnän ulkopuolelle jääviä kevyitä ajoneuvoja, kuten tasapainottuvia yksi- tai useampipyöräisiä henkilökuljettimia, iäkkäiden henkilöiden käyttöön tarkoitettuja senioris-koottereita, sähköavusteisia polkupyöriä ja muita erityisesti sähköllä toimivia apuvälineitä ja liikkumisvälineitä. Kevytajoneuvojen roolin uudelleenarvioimista varten liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syksyllä 2013 erillisen hankkeen, jossa osallistavan valmistelun kautta pyrittiin tunnistamaan kevytajoneuvojen laajempaa roolia osana liikennejärjestelmää sekä tapaa, jolla voitaisiin jättää liikkumavaraa erilaisille vaihtoehtoisille ratkaisuille sekä erityisesti tulevaisuuden tekniselle kehitykselle ja innovoinnille.

Hankkeen aikana eduskunnan tulevaisuusvaliokunta julkaisi raportin ”Suomen sata uutta mahdollisuutta: radikaalit teknologiset ratkaisut”. Raportissa henkilökohtaiset yksi- ja kaksipyöräiset henkilö- ja tavarakuljettimet tunnistettiin yhdeksi tulevaisuuden lupaavista teknologisista ratkaisuista liikenteen ongelmiin, erityisesti kaupunkialueilla. Erilaisia tulevaisuuden ratkaisuja koskevan teknisen kehityksen lisäksi tämä esitys pyrkii toteuttamaan myös mainitun raportin ja kevytajoneuvohankkeen tavoitteita hallinnosta mahdollistajana.

### 2 Nykytila

#### 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

## Johdanto

Suomessa on tällä hetkellä yhteensä 470 000 L-luokan ajoneuvoa, joista moottoripyöriä noin 240000 kappaletta ja mopoja 205 000 kappaletta. Erilaisia kolmi- ja nelipyöräisiä L-luokan ajoneuvoja on hieman yli 23 000 kappaletta. Traktoreita on rekisteröity noin 390 000 kappaletta. Koska traktoreiden perävaunuja ei rekisteröidä, niiden määrästä ei ole luotettavaa arviota. Polkupyörien vuosittaisesta noin 350 000 kappaleen myyntimäärästä vain joka sadas on sähköavusteinen. Sähköavusteisten polkupyörien määrän kehitys on kuitenkin maailmanlaajuisesti ollut nopeaa ja niiden myyntimäärä koko EU:ssa ylittää jo moottoripyörien ja mopojen vuosittaisen myyntimäärän.

Ajoneuvoja koskevista vaatimuksista säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla. Ajoneuvolaki sisältää keskeisimmät säännökset ajoneuvojen luokituksista, teknisistä vaatimuksista, hyväksynnöistä, rekisteröinnistä sekä ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön käyttöoikeudesta, käytön estämisestä ja korjausveloitteesta samoin kuin ajoneuvon järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön asennuksesta ja korjauksesta. Laki koskee laajasti myös muita ajoneuvon osiin, järjestelmiin, erillisiin teknisiin yksiköihin ja varusteisiin liittyviä asioita. Ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluvat lähtökohtaisesti kaikki moottorilla varustetut liikkumisvälineet, joita käytetään tiellä tai muualla. Soveltamisalasta on rajattu kokonaan ulos ainoastaan vammaisen käyttöön tarkoitettu pyörätuoli tai vastaava apuväline, jossa on enintään 1 kilowatin moottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 km/h. Myöskään moottoriton apuväline, potkukelkka, leikkiajoneuvo tai vastaava laite ei kuulu soveltamisalaan.

Vuoden 2015 alusta toteutettiin laaja ajoneuvolainsäädännön uudistaminen. Uudistukset sisältyvät pääosin ajoneuvolain muutokseen 1042/2014. Lisäksi annettiin uusi valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1270/2014), jossa määritellään keskeiset ylemmän tason vaatimukset. Hankkeessa selkeytettiin erityisesti uusien EU-asetusten mukaisten luokkien ajoneuvojen säännösten ja määräysten antoa. Muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen pitkälle yksityiskohtiin menevien teknisten vaatimusten norminantovaltuudet siirrettiin Liikenteen turvallisuusvirastolle. Norminantovaltuuksien siirtämisessä Liikenteen turvallisuusvirastolle lähtökohtana oli muodostaa virastolle siirrettäviksi normien sääntelykohteiden kokonaisuuksia, jotta säännösten ja määräysten valmistelussa ja päivittäisessä välityttäisiin päällekkäisestä työstä ministeriön ja viraston kesken. Tällä pyrittiin selkeyttämään ajoneuvoja koskeviin vaatimuksiin liittyvää tehtävänjakoa ministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston kesken ja tehostamaan liikenne- ja viestintäministeriön toimialan säädösvalmistelua.

Liikenteen turvallisuusvirasto antoikin lain hyväksymisen jälkeen kaksi määräystä, joista toisessa säädetään L-luokan ajoneuvojen ja polkupyörien sekä näiden perävaunujen vaatimuksista (TRAFI/9460/03.04.03.00/2012) ja toisessa traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä muiden kuin autoon kytkettäväksi tarkoitettujen hinattavien laitteiden sekä eläinten vetämien ajoneuvojen vaatimuksista (TRAFI/9457/03.04.03.00/2012). Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä on sovellettu 1 päivästä tammikuuta 2015 alkaen, josta päivästä lailla kumottiin ministeriötason asetukset, joissa vastaavat tekniset vaatimukset oli aiemmin säädetty. Sisällöllisesti vaatimuksiin ei tässä yhteydessä tehty käytännössä muutoksia polkupyörien vähäisiä valaisin- ja heijastinvaatimusten muutoksia lukuun ottamatta.

Tieliikennelaissa (267/1981) ja sen nojalla annetuissa säännöksissä on ajoneuvon käyttöön liittyviä säännöksiä. Tieliikennelaissa ovat yleiset ajoneuvon käyttöä koskevat säännökset mukaan lukien liikennesäännöt ja vaatimukset turvalaitteiden käytölle. Ajoneuvon enimmäismit-

toja, samoin kuin henkilöiden ja tavaroiden kuormaamista koskevat perussäännökset ovat tieliikennelain 6 luvussa. Ajoneuvoluokakohtaisista nopeusrajoituksista ja ajoneuvon käytöstä lakia yksityiskohtaisemmin säädetään ajoneuvon käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992), jäljempänä käyttöasetus.

Liikennesäännöt tieliikennelaissa ovat lähtökohtaisesti erilaisia jalankulkijoille, pyöräilijöille ja moottoriajoneuvoille. Lisäksi on säädetty kuljettavasta henkilöstä johtuvia poikkeuksia vammaisen käyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille, jolloin liikennesäännöt ovat erilaiset, jos ajoneuvoa kuljettaa vammaisen henkilö. Liikennesäännöt ovat osin erilaisia myös hitaampien ajoneuvojen kuten mopojen ja traktoreiden osalta.

Liikenneerikoksista säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvussa. Luvun 12 § sisältää moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmän, joka rajaa muun muassa törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista (2 §) ja rattijuopumusta (3 §) koskevien rangaistussäännösten soveltamisalaa. Luvun 9 §:ssä säädetään liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla. Oikeuskäytännössä on arvioitu (KKO 2011:28), että sähkömoottoreilla varustettua henkilökuljetinta (Segway) on voimassa olevan lainsäädännön mukaan pidettävä määritelmäsäännöksessä tarkoitettuna moottorikäyttöisenä ajoneuvona.

EU-kehys ja kansallinen liikkumavara

Ajoneuvolaki sisältää keskeisimmät säännökset ajoneuvojen luokituksista, teknisistä vaatimuksista, hyväksynnöistä, katsastuksesta ja rekisteröinnistä. L-luokan ajoneuvojen hyväksynnästä säädetään nykyisessä laissa kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2002/24/EY) pohjalta. Vastaavasti traktoreiden hyväksymisestä säädetään maatalous- ja metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten yksiköiden tyyppi hyväksynnästä sekä direktiivin 74/150/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2003/37/EY) pohjalta. EY-tyyppi hyväksynnän teknisten vaatimusten lisäksi EY-direktiivit asettavat osin vaatimuksia myös hyväksyntää koskeville menettelytavoille.

EU hyväksyi keväällä 2013 seuraavat asetukset: kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 168/2013 (*L-luokan EU-asetus*) sekä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 167/2013 (*traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetus*). Asetuksilla kumottiin 41 aiempaa, hyväksynnän ja sisämarkkinoiden toiminnan kannalta keskeisiä vaatimuksia sekä niitä täydentäviä ajoneuvojen yksityiskohtaisia teknisiä vaatimuksia sisältäneitä direktiiviä. Uudet asetukset antoivat komissiolle laajat valtuudet teknisten täytäntöönpanosäädösten antamiseksi. Jatkossa näiden asetusten soveltamisalaan kuuluvien uusien markkinoille tulevien ja myytävien ajoneuvojen teknisen hyväksynnän edellyttämät säännökset tulevat suoraan EU-asetuksilla sovellettavaksi, eikä niiden toimeenpano tulevien päivitystenkään osalta edellytä välttämättä lainkaan kansallista sääntelyä.

Kuten nykyisinkin, myös uudet EU-asetukset jättävät kansallisesti päätettäväksi yksittäisiä tai pienissä valmistuserissä valmistettujen ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista sekä tietyissä rajoissa käytettyjen ajoneuvojen vaatimuksista. Kansallisesti on siten säädettävä aina vähintään luokituksista jo käytössä olevien ja käytettynä Suomeen tulevien ajoneuvojen osalta, yksittäisten ajoneuvojen hyväksynnästä, yksittäin ja kansallisesti hyväksytyjen ajoneuvojen vaatimuksista ja poikkeuksista sekä muissa maissa kansallisesti hyväksytyjen ajoneuvojen vaatimus-

tenmukaisuuden tunnustamisesta. EU-asetukset asettavat kuitenkin tiettyjä reunaehtoja näille kansallisille säädöksille.

Lisäksi kokonaan jää kansallisesti säädettäväksi luokituksesta ja muista vaatimuksista niiden liikkumisvälineiden ja ajoneuvojen osalta, jotka eivät kuulu EU-asetusten soveltamisalaan ja joihin ei sovelleta EU-tyyppihyväksyntää. Wienin tieliikennesopimus vuodelta 1968 (SopS 30/1986) asettaa kuitenkin eräitä yleissääntöjä näiden ajoneuvojen luokitukseen.

Kansalliseen liikkumavaraan kuuluvat ajoneuvojen käyttöön liittyvä sääntely ja ajoneuvon ajo-oikeutta koskevat vaatimukset siltä osin kuin niitä ei ole rajattu kansainvälisissä sopimuksissa tai EU-tasolla muissa erillisdirektiiveissä. Ajoneuvojen käyttöön liittyvät liikennesäännöt on säädetty tieliikennelaissa (267/1981) ja sen nojalla.

Kansalliseen liikkumavaraan kuuluvat myös päätökset ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuudesta sekä muiden kuin ajokorttidirektiivin piiriin kuuluvien ajoneuvojen ikärajoituksista. Tieliikennelaissa säädetään myös siitä milloin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen ei vaadita ajokorttia. Ajo-oikeudesta ja ajoneuvojen kuljettamiseen vaadituista ikärajoista säädetään tarkemmin ajokorttilaissa (386/2011). EU:n säännökset ajokorteista koskevat osaa ajoneuvoja, mutta myös kansainväliset sopimukset asettavat tiettyjä reunaehtoja ajoneuvojen käytölle.

Kansainvälisten sopimusten puitteissa Suomella on myös mahdollisuus määrittellä keskeiset liikennesäännöt ja turvavarusteiden kuten turvavyön ja kypärän käytösäännökset.

Ajoneuvosektorin EU-sääntelyn lisäksi EU:ssa on monia sisämarkkinoita koskevia säännöksiä, joita sovelletaan erityisesti kevyempiin liikkumisvälineisiin. Käytännössä kaikki muut kuin puhtaasti kilpakäyttöön tai lasten käyttöön tarkoitetut Suomessa myytävät liikkumisvälineet ja ajoneuvot, joille ei ole olemassa tyyppihyväksyntämenettelyä on saatettu markkinoille koneista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2006/42/EY) ja sitä täydentävien standardien vaatimusten mukaisesti ja niihin sovelletaan koneiden turvallisuudesta annetun valtioneuvoston asetusta (400/2008). Lisäksi niiltä edellytetään CE-merkintää tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti. Jos laitteissa on sähkömoottori, niiden tulee täyttää jännitetasoa vastaavat EU:n sähköturvallisuutta ja sähköistä häiriönsietoa koskevat vaatimukset. Vaikka näitä kevyitä moottorilla varustettuja liikkumisvälineitä ei saa nykyisen kansallisen sääntelyn mukaan käyttää liikenteessä, niiden markkinoille saattaminen ja myynti on sallittu ja laitteille on jo olemassa yhteinen sääntelykehys ja markkinavalvonta Euroopan unionin alueella. Nykyinen Euroopan unionin sääntely mahdollistaa siten jo nyt avoimet sisämarkkinat myös näille muille kuin tyyppihyväksynnän piirissä oleville liikkumisvälineille ja ajoneuvoille sekä näiden maahantuonnin, myynnin ja markkinavalvonnan. Euroopan unionin markkinavalvonnan tarpeisiin on lisäksi luotu RAPEX-järjestelmä, joka on tuoteturvallisuudirektiiviin (2001/95/EY) perustuva Euroopan yhteisön nopea tietojenvaihtojärjestelmä. Sen avulla komissio, jäsenvaltiot sekä eräät muut järjestelmän piiriin kuuluvat maat vaihtavat tietoja vaarallisiin tuotteisiin liittyvistä toimenpiteistä. RAPEX-järjestelmä koskee kuluttajakäyttöön tarkoitettuja kulutustavaroita, joita ovat myös lelut, sähkölaitteet ja moottoriajoneuvot. Viimeisten viiden vuoden aikana RAPEX-järjestelmään on tehty muutama sähköavusteisen polkupyörän latausjärjestelmän sähköturvallisuutta ja rungon lujuutta koskeva ilmoitus. Varsinaisia kevyisiin sähköajoneuvoihin kohdistuvia muita ilmoituksia ei viiden vuoden ajalta ole järjestelmästä löydettävissä.

## 2.2 Nykytilan arviointi

Nykyinen voimassaoleva L-luokan ajoneuvojen ja traktoreiden ja niiden perävaunujen luokittelu perustuu pitkälti Euroopan unionin säädösten mukaiseen luokitukseen. Myös tekniset vaatimukset perustuvat yhteisiin Euroopan sisämarkkinoiden kannalta tärkeinä pidettyihin yhteisiin säädöksiin. Kansallista liikkumavaraa ei kuitenkaan ole tähän asti käytetty kaikkien niiden ajoneuvojen tai vaatimusten osalta, joita Euroopan unionin säännökset eivät koske. Lisäksi samannäköisiä ajoneuvoja on nykyisessä lainsäädännössä useammassakin luokassa. Tämä on seurausta siitä, että Euroopan unionin luokkakohtaisia säädöksiä on laadittu toisistaan erillään ja yksittäisissä säädöksissä ovat korostuneet enemmän tekniset tarpeet ja valmistajien näkökulma käyttäjien ja käyttäjätarpeiden sijasta. Selkeimmin tämä näkyy nelipyöräisissä kärkeakuvioisilla renkailla, ohjaustangolla ja satulaistuimella varustetuissa ajoneuvoissa, joista puhekielessä käytetään termiä mönkijä. Vaikka ulkonäkö on hyvin samankaltainen, mönkijöiksi ulkoisesti katsottavia ajoneuvoja on sekä L-luokkaan että traktoriluokkaan tyyppihyväksyttyinä, mutta myös ilman rekisteröintivelvoitetta olevana konedirektiivin nojalla markkinoille saatettuna maastoajoneuvona. Koska sääntely on Unionin tasolla eriytynyt, ajoneuvojen luokituksen perusteella näiden ajoneuvojen käyttäjiin kohdistuu myös kansallisesti osin ristiriitaisia vaatimuksia. Esimerkiksi kypärää edellytetään maastoajoneuvomönkijältä vain silloin kun sillä ajetaan tiellä, mutta ei maastossa käytettäessä. L-luokan mönkijän kuljettajan tulee kuitenkin käyttää kypärää myös maastossa. Traktoriksi rekisteröidyn mönkijän käyttäjällä ei ole lainkaan kypärän käyttövelvollisuutta. Vastaavasti maastoajoneuvomönkijän kuljettajalla ei ole ajokorttivaatimusta, mutta kuljettajan tulee olla maastoliikennelain (1710/1995) nojalla 15 vuotta täyttänyt, kun taas traktorimönkijällä riittää T-luokan ajokortti ja L-luokan mönkijää saa ajaa vain 18 vuotta täyttänyt B-luokan ajokortilla, jota edellytetään myös kun ajoneuvoa käytetään maastossa.

Yleisesti katsoen EU-tyyppihyväksytyjen ajoneuvojen luokittelu ja liikennesäännöt ovat pitkälti yhteneviä koko EU:ssa. Merkittävimmät erot liittyvät lähinnä yleisiin nopeusrajoituksiin ja ajo-oikeusasioissa opetuksen sisältöihin. Suomessa kansallinen erityisluokka on nopeiden traktoreiden eli liikennetraktoreiden luokka ja sillä on oma EU-vaatimuksista poikkeava LT-luokan ajokorttivaatimus, joka oikeuttaa enintään 50 kilometriä tunnissa kulkevan traktorin kuljettamiseen. Tämä eroaa tavanomaisesta enintään 40 kilometriä tunnissa kulkevan traktorin T-luokan ajokortista. Koska liikenteen ajoneuvojen harmonisoinnin päätavoitteena on ollut pitkälti liikenneturvallisuuden parantaminen ja sisämarkkinoiden toimivuus, vaatimuksia kohdistuu EU-tasolla eniten niihin ajoneuvoihin, jotka liikkuvat kansainvälisessä liikenteessä. Mitä kevyempi ja käyttöasteeltaan rajoitetumpi ajoneuvo on kyseessä, sitä vähemmän siihen liittyy kansainvälisiä harmonisoituja käyttöä koskevia vaatimuksia. Näin ollen jäsenmaiden liikennesäännöt eivät kevyiden ajoneuvojen osalta ole täysin yhtenevät.

Säätämisen eriytyneisyydestä johtuen Suomessa ei niistä ajoneuvoista, joita ei ole tyyppihyväksynnässä luokiteltu ajoneuvoiksi ja joita ei ole sisällytetty ajoneuvolakiin, ole säädelty myöskään tieliikennelain säännöksissä. Näin uudet innovatiiviset sähköiset liikkumisvälineet ja henkilökuljettimet ovat jääneet vaille lainmukaista paikkaa liikennejärjestelmässä ja niitä on saanut tähän asti ajaa vain suljetuilla alueilla tai sisätiloissa. Nykyiset vain vammaisen henkilön käyttöön tarkoitetut poikkeukset aiheuttavat lisäksi ongelmia tulkinnassa, koska ajoneuvojen suosio on lisääntynyt erityisesti iäkkäiden henkilöiden käytössä, joilla kuitenkin ei ole mitään erityistä vammaa.

Osana kevytajoneuvohanketta sääntelyä muissa maissa selvitettiin erityisesti tasapainottuvan henkilökuljettimen osalta, joista tunnetuin on kaksipyöräinen Segway. Tasapainottuvien henkilökuljettimien käyttösäännökset eivät ole kovin yhtenäisiä luokittelun osalta ja osassa maita käyttö edellyttää rekisteröintiä mopoksi. Liikennesääntöjen osalta lähes kaikissa niissä maissa,

joissa nämä laitteet on sallittu tieliikenteeseen, sovelletaan polkupyörien liikennesääntöjä sekä lisäksi sallitaan myös jalkakäytävien käyttö. Tasapainottuvat henkilökuljettimet ovat tieliikenteessä sallittu ainakin Ruotsissa, Saksassa, Alankomaissa, Sloveniassa, Slovakiassa, Virossa, Latviassa ja osin Tanskassa, mutta ei sallittu Iso-Britanniassa, Puolassa ja toistaiseksi ei myöskään Norjassa. Näistä maista vain Alankomaat ja Tanska edellyttävät kuljettajalta 16 vuoden ikää, kun muissa maissa sovelletaan polkupyörän käyttösäännöksiä, eikä ikäraja ole.

Toinen uusi laajempi ajoneuvoryhmä ovat sähköavusteiset polkupyörät. Pienitehoiset enintään 250 watin moottorilla varustetut sähköavusteiset polkupyörät ovat olleet jo aiemmin EU-sääntelyn ulkopuolella ja ne käytännössä katsotaan kaikissa EU-jäsenmaissa polkupyöräksi. Niihin on valmistajan mahdollista soveltaa kansainvälistä teknistä standardia ja lisäksi niihin sovelletaan kansallisia heijastin- ja valovaatimuksia. Tehokkaammalla kuin 250 watin moottorilla varustetut polkupyörät ovat tähän asti olleet sallittuja polkupyörinä vain muutamissa maissa ja osassa maita ne on sallittu mopoiksi rekisteröityinä, mikä on ollut seurausta EU-säännöksestä, joka on tähän asti katsonut ne mopoiksi. Uusi EU-asetus mahdollistaa näiden tehokkaampien sähköpolkupyörien, joiden nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa tyyppihyväksynnän moposta poikkeavin teknisten vaatimusten mukaisesti sähkömoottorilla varustettuina polkupyörinä ja näin ne voidaan sallia liikenteessä ja asettaa samalle vaatimustasolle polkupyörien käytön kanssa. Suomessa on tähän asti edellytetty käyttäjältä 15 vuoden ikää ja tällaisen polkupyörän rekisteröimistä mopoksi, mutta käytännössä käyttö on ollut kielletty, koska nämä ajoneuvot eivät ole täyttäneet mopon teknisiä vaatimuksia. Mopoksi rekisteröiminen on käytännössä tarkoittanut myös velvollisuutta käyttää ajorataa sekä mopolle tarkoitettua kypärää, joten nykyinen sääntely ei ole soveltuva tällaisille polkupyörille. Uusi EU-asetus mahdollistaa jatkossa sähköavusteisten polkupyörien rinnalle moottoriteholtaan tehokkaampia polkupyöriä, joille nähdään tarve erityisesti, kun halutaan kehittää polkupyöräilyä myös tavarankuljettamiseen soveltuvaksi. Kuormapyörät ovat viime vuosina yleistyneet myös Suomessa.

Uusien liikkumisvälineiden turvallisuuden varmistamiseksi nykyistä ajoneuvolakia voidaan pitää hyvänä kehyksenä. Ajoneuvolain 25 §:ssä säädetään turvallista käyttöä varten edellytetyistä yleisistä vaatimuksista kaikille lain soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille. Tällaisia vaatimuksia on kohdistettu hallittavuudelle ja ohjattavuudelle, jarruille, renkaille, näkyvyydelle ja havaittavuudelle, riittäväälle maavaralle sekä kuorman kuljettamiseen tarvittaville rakenteille samoin kuin kytkentälaitteelle. Vaikka uusia liikkumisvälineitä tulevaisuudessa tulisikin markkinoille, yhdessä yleisten sisämarkkinasäädösten ja tiellä käytettäviä ajoneuvoja koskevien yleisten vaatimusten kanssa, sääntelyä voidaan pitää varsin kattavana ja se antaa myös tarvittavat puitteet puuttua väärinkäyttöksiin sekä vaarallisten laitteiden myyntiin ja jakeluun. Toisin sanoen lainsäädäntö on jo tällä hetkellä niin kattavaa, että sen puitteissa on mahdollista laajentaa uudenlaisten liikkumisen innovaatioiden käyttöä liikenteessä. Liikenteen turvallisuusvirastolle 1 päivästä tammikuuta 2015 alkaen siirtynyt tekninen norminantovaltuus mahdollistaa teknisten vaatimusten päivytyksen tarvittaessa hyvinkin yksityiskohtaisesti kullekin kevytajoneuvolle, jos markkinavalvonnan ja yleisen tason sääntelyn ei katsota riittävän.

Kevytajoneuvoja koskevien lainmuutosten yhteydessä on tarpeen arvioida myös rikoslain liikennerekisterilain koskevien rangaistussäännösten soveltamisalaa, jotta säännökset muodostaisivat yhdessä liikennesääntöjen kanssa selkeän ja johdonmukaisen kokonaisuuden.

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

Esityksen tavoitteena on purkaa uusien L-luokan sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetusten kanssa päällekkäinen sääntely sekä kansallisen liikkumavaran puitteissa laajentaa mahdollisuuksia käyttää liikenteessä uudenlaisia kevyitä ajoneuvoja. EU-tyyppihyväksytyjen

L-luokan ajoneuvojen sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen luokitus perustuisi myös jatkossa suoraan EU-tason sääntelyyn, mutta luokkien tarkempia määrittelyjä ei kirjattaisi erikseen lakiin. EU-luokitusta sovellettaisiin myös kansallisiin tarpeisiin.

EU-asetuksilla säännellään suoraan erityisesti uusien L-luokan ajoneuvojen sekä traktoreiden liikenteeseen hyväksymisestä, niissä edellytetyistä rakenteista ja varusteista, tyyppihyväksynnästä ja siinä sovellettavista poikkeuksista sekä EU-tyyppihyväksytyjen ajoneuvojen ja näihin tarkoitettujen osien, järjestelmien ja erillisten teknisten yksiköiden markkinavalvonnasta. Näitä koskevat vaatimukset sisältyvät nykyisen lain 2, 4, 5, 5A, 5B ja 10 lukuun. EU-asetusten vaatimusten kanssa päällekkäiset säännökset kumottaisiin tai muutettaisiin niin, että nykyisiä lain säännöksiä sovellettaisiin jatkossa vain kansallisesti piensarjatyypin hyväksyttäviin sekä rekisteröintikatsastuksessa hyväksyttäviin yksittäisiin ajoneuvoihin. Lisäksi säädettäisiin erikseen EU-asetusten edellyttämistä kansallisista seuraamuksista sekä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirasto toimivaltaiseksi tyyppihyväksyntäviranomaiseksi ja markkinavalvontaviranomaiseksi EU-asetusten kattamien ajoneuvojen sekä näihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden osalta.

EU-sääntelyn jättämän kansallisen liikkumavaran puitteissa ajoneuvolain ulkopuolelle rajattaisiin jalankulkua avustavat tai korvaavat sähkömoottorilla varustetut liikkumisvälineet, joiden nopeus ei olisi yli 15 kilometriä tunnissa ja joissa moottorin teho ei olisi yli 1 kilowatti. Nykyisessä laissa kyseinen tekninen raja on sidottu liikkumisvälinettä käyttävän henkilön ominaisuuksiin ja raja koskee vain vammaisen henkilön käyttöön tarkoitettuja liikkumisvälineitä kuten sähköistä pyörätuolia. Jalankulkua avustavia ja korvaavia liikkumisvälineitä olisi jatkossa myös erilaiset kevyet mukana kuljetettavat henkilökuljettimet, joiden tilantarve on pieni ja ne soveltuvat myös joukkoliikennevälineessä tai auton tavaratilassa kuljetettavaksi. Ajoneuvolain sijasta näiden jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden myyntiin ja teknisiin turvallisuusvaatimuksiin sovellettaisiin yleisiä sisämarkkinasäädöksiä niitä koskevien erillislakien mukaisesti. Keskeisimmät vaatimukset perustuisivat jatkossakin lakiin koneiden turvallisuudesta ja CE-merkinnästä annettuun EU-asetukseen. Näihin liikkumisvälineisiin säädettäisiin tieliikennelaisissa sovellettavaksi jalankulkijoita koskevia liikennesääntöjä.

Ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluisivat erilaiset polkupyörät sekä jatkossa myös sellaiset muut yli 15 kilometriä tunnissa kulkevat sähkömoottorilla varustetut ajoneuvot, joille on tarpeen määritellä erillisiä yleisen tason teknisiä vaatimuksia niiden turvallisen käytön varmistamiseksi vastaavasti kuin polkupyörälle. Näihin ajoneuvoihin kohdistettaisiin erityisiä vaatimuksia myös tieliikenneläin käyttöä koskevissa säännöksissä. Tällaisia kevyt ajoneuvoja olisivat erilaiset tasapainottuvat henkilökuljettimet kuten Segway. Kevyitä ajoneuvoja ovat jo nykyisin apumoottorilla varustetut tavalliset polkupyörät sekä potkupyörät tai suojarakenteella varustetut polkupyörät (kinnerit), mutta niitä ei ole saanut tähän asti tieliikenteessä käyttöä varten varustaa yhtenäistä tehoa tuottavalla sähkömoottorilla. Jatkossa tällaisiksi kevyiksi sähköajoneuvoiksi katsottaisiin myös yli 15 kilometriä kulkevat iäkkäiden henkilöiden käyttöön tarkoitettut kolmi- tai nelipyöräiset senioriskootterit tai samaa tarkoittavat sähkömopot ja sähkörollaattorit sekä muut vastaavat ajoneuvot. Enintään 25 kilometriä tunnissa kulkeviin ja enintään 1 kilowatin moottorilla varustettuihin sähköisiin kevyt ajoneuvoihin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Laki ei suoraan sulkisi kevyiden sähköajoneuvojen määrittelyn ulkopuolelle mitään yksittäistä ajoneuvotyyppiä, mutta teknisten vaatimusten ja nopeutta, tehoa ja enimmäismittoja koskevat rajoitukset rajaisivat tietyt liikkumisvälineet jatkossakin tieliikennekäytön ulkopuolelle. Lain määrittelyjen muutos kuitenkin lähtökohtaisesti mahdollistaisi erilaisten liikkumisvälineiden nykyistä huomattavasti laajemman käytön.

Ajoneuvoluokkia koskevalla sääntelyllä on merkitystä myös liikenneerikoksia koskevien rangaistussäännösten soveltamisalan kannalta. Soveltamisalaa koskevaa sääntelyä ehdotetaan sel-

keytettäväksi siten, että rangaistussäännösten soveltamisala määräytyisi pääsääntöisesti sen mukaan, minkä tienkäyttäjryhmän liikennesääntöjä tienkäyttäjän on noudatettava. Rikoslakia ehdotetaan muutettavaksi niin, että lain 23 luvun 12 §:ään sisältyvä moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmä vastaisi ajoneuvolakia ja tieliikennelakia. Liikennejuopumusta moottoritomalla ajoneuvolla koskevan 23 luvun 9 §:n rangaistussäännöksen soveltamisalaa laajennettaisiin lisäämällä siihen moottorilla varustetut polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot. Säännöstä sovellettaisiin myös jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen, jota kuljetaan kävelynopeutta nopeammin.

Useimmille liikenteessä sallittavista uusista kevytajoneuvoista ei lain tasolla olisi luokituksen lisäksi tarpeen säätää erityisiä teknisiä vaatimuksia, vaan niihin sovellettaisiin ajoneuvolain 25 §:n yleisiä säännöksiä. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi vuoden 2015 alusta voimaan tulleen norminantovaltuuksia koskevan ajoneuvolain muutoksen mukaan mahdollisuus tarkentaa mm. erilaisten ajoneuvojen heijastinvaatimuksia, jos erillissääntelylle olisi tarvetta. Liikenteen turvallisuusvirastolla on mahdollisuus nopeasti reagoida mahdollisiin uusiin ajoneuvoinnovaatioihin sekä tarvittaessa teknisten määräysten kautta puuttua turvallisuusriskeihin.

Koska motiivina uudenlaisten kevytajoneuvojen sallimiselle liikenteessä on niiden luomat mahdollisuudet kytkeytyä osaksi liikennejärjestelmää, tämä edellyttää ajoneuvojen säilytystä ja käyttöä sisätilojen lisäksi myös tarvittaessa joukkoliikennevälineissä. Siksi tieliikennekäyttöä ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi laajentaa muiden kuin täysin päästöttömien sähkömoottorilla varustettujen ajoneuvojen lisäksi kattamaan polttomoottorilla varustettuja hitaampia ajoneuvoja. Jos ajoneuvosta syntyy jonkinlaisia päästöjä niitä käytettäessä, niihin sovellettaisiin yleisiä L-luokan vaatimuksia kuten tähänkin asti. Polttomoottorikäyttöisille kevytajoneuvoille tämä välillisesti tarkoittaisi jatkoa niiden käyttökiellolle tieliikenteessä. Käyttö olisi siten jatkossakin mahdollista vain suljetulla alueella, kuten satama- ja varastoalueilla.

Käytösäännöksiä yhtenäistettäisiin ja jalkakäytävän käyttö olisi joustavasti mahdollista sellaisille tasapainottuville kevyille sähköajoneuvoille jotka eivät aiheuta haittaa muille jalankulkijoille myöskään paikallaan ollessaan ja joita voidaan käyttää jalkakäytävän lisäksi myös hississä tai joukkoliikennevälineissä. Sääntelyn taustalla on ajatus luoda kevytajoneuvoilla uusia mahdollisuuksia saumattomien ja helppojen joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien ovelta-ovelle matkaketjujen toteuttamiseksi.

Ajoneuvolain soveltamisalassa säilyisivät myös muut erilaiset nelipyörät ja tyyppihyväksytyt ajoneuvot, joiden luokituskriteereitä ja alaluokkia uusi L-luokan EU-asetus lisää ja joiden käytösäädöksiä yhtenäistettäisiin tieliikennelaila. Uusilla EU-asetuksilla selkeytettiin osin L-luokan ja traktoreiden vaatimuksia turvakaarista ja turvavöistä, mikä antaa paremmat mahdollisuudet myös kansallisten käyttövaatimusten yhtenäistämiseen. Jatkossa kypäriä edellytettäisiin kaikkien mönkijöiden kuljettajilta ja matkustajilta ajoneuvon luokasta riippumatta, jos ajoneuvo on avomallinen eli siinä ei ole kaatumistilanteissa suojaavia rakenteita. Turvavyön käyttöä edellytettäisiin sellaisissa nelipyöräisten ajoneuvojen luokissa, joissa turvavyö on asennettu valmistajan toimesta pakollisena varusteena.

Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet uudet direktiivit ajoneuvojen katsastuksista ja teknisistä tienvarsitarkastuksista. Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määrääkatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU, jäljempänä *uusi katsastusdirektiivi*, sekä unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/47/EU, jäljempänä *uusi tienvarsitarkastusdirektiivi*, täytäntöönpanemiseksi annettuja säännöksiä ja määräyksiä on sovellettava 20 päivästä toukokuuta 2018. Jäsenvaltioiden on

kuitenkin ilmiötettava viimeistään 20 päivänä toukokuuta 2015 Euroopan komissiolle molemmissa direktiiveissä tarkoitetut yhteyspisteet. Näiden yhteyspisteiden tarkoituksena on toimia komission ja eri jäsenvaltioiden välisenä tietojenvaihtopisteenä ajoneuvojen katsastusta ja teknistä tienvarsitarkastusta koskevissa asioissa. Uuden tienvarsitarkastusdirektiivin 17 artiklan mukaan yhteyspisteen tulee muun ohessa kahden vuoden välein toimittaa komissiolle tarkastettuja ajoneuvoja koskevat tiedot. Uuden katsastusdirektiivin 15 artiklan mukaan kansallinen yhteyspiste vastaa hallinnollisena yhteistyönä direktiivin soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden ja komission kanssa.

Ajoneuvolakiin ehdotetun uuden 95 a §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto nimettäisiin sekä uuden katsastusdirektiivin että uuden tienvarsitarkastusdirektiivin mukaiseksi yhteyspisteeksi.

#### 4 Esityksen vaikutukset

Yleisesti lakiesitys toteuttaa hallitusohjelman tavoitetta sääntelyn sujuvoittamiseksi ja byrokratian purkamiseksi. Siltä osin kuin esityksen muutokset liittyvät EU-tason sääntelyyn on esityksessä tavoiteltu pitäytymistä EU-minimitasossa. Esitykseen sisältyvät muutokset kevyiden ajoneuvojen sääntelyn keventämiseksi ja uusien liikkumisvälineiden sallimiseksi luovat tilaa liikkumisen uusille innovaatioille ja matkailupalveluille. EU:n asetusten antamisen yhteydessä komissio arvioi, että sääntelyn keventäminen EU-tasolla toisi EU-organisaatioille ja jäsenmaille säästöä vuosittain yhteensä noin miljoona euroa. Vaikka valmistajille ei arvioitu koituvan suoraa rahallista säästöä sääntelykehityksen uudistumisesta, valmistajien ei kuitenkaan jatkossa tarvitse lainkaan perehtyä eri maiden kansallisiin säädöksiin, vaan EU-asetusta tyyppihyväksynnästä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenmaissa. Kansallisesti menettelyjen yhdenmukaistaminen EU-tasolla voi keventää vientimarkkinoilla toimivien valmistajien hallinnollisia kuluja. Tämä poistaa myös jäsenmaiden vääränlaisen kilpailun tyyppihyväksyntäasiakkaista turhankin kevyillä kansallisilla menettelyillä. Komission tarkoitus oli uusilla asetuksilla yhtenäistää ja tehostaa erityisesti aasialaisten valmistajien tuotannon valvonnan laatua eurooppalaisiin toimijoihin nähden. Nämä toimet parantavat markkinoiden toimintaedellytyksiä ja vahvistavat sisämarkkinoita pidemmällä aikajänteellä. Tyyppihyväksynnän menettelyt säilyvät lisäksi pitkälti samoina kuin nykyiset direktiiveihin perustuvat osin kansalliset menettelyt. Uudet EU-asetukset eivät siten vaikuta tyyppihyväksynnöistä yrityksille koituvaan hallinnolliseen taakkaan. Koska EU-asetukset poistavat suuren osan EU-säädösten muutoksista johduttavasta kansallisten säädösten päivitystarpeesta tämä hieman vähentää säädöstarvetta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. EU-sääntelyn siirtyminen direktiiveistä asetuksiksi ei kuitenkaan vähennä kansallisen koordinaation tarvetta ja vaikuttamista komission työhön. Lisäksi lisääntyvä kansallisen liikkumavaran hyödyntäminen kasvattaa yksityiskohtaisten säädösten ja määräysten tarvetta. Hallinnollinen työ säilynee siten nykyistä vastaavalla tasolla, mutta säädöksillä kansallisesti aikaansaadun vaikuttavuuden voidaan arvioida kasvavan. Vuoden 2015 alusta alkaen yksityiskohtaisista teknisistä vaatimuksista on määrätty liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

Kevytajoneuvojen markkinoiden kehitystä on vaikea määrällisesti arvioida sen hajanaisuudesta johtuen, mutta uuden EU-asetuksen odotetaan vahvistavan erityisesti sähköisten polkupyörien suosiota. Uudet tyyppihyväksyntävaatimukset tehokkaammille sähköpolkupyörille parantavat yritysten toimintamahdollisuuksia sisämarkkinoilla. Useassa EU-maassa sähköpolkupyörille on myönnetty erityisiä tukia ja myyntimäärät ovat kehittyneet nopeammin kuin perinteisten polkupyörien myynti. Koko EU:ssa sähköpolkupyöriä arvioidaan komission taustaselvityksessä myydyin vuonna 2011 noin 2,5 miljoonaa kappaletta polkupyörien 20 miljoonan kappaleen kokonaisuusmyynnistä. Tämä ylittää vuotuisen mopojen ja moottoripyörien myynnin, joka

oli EU:ssa 1,4 miljoonaa kappaletta vuonna 2013. Globaalisti sähköpolkupyörien myynti on vuosittain noin 40 miljoonaa kappaletta.

Kaikista Suomessa tehdyistä matkoista 75 % on alle 10 kilometriä. Kävelyn ja pyöräilyn sekä henkilöautoilun osuus matkoista on yhtä suuri jo alle 2 kilometrin matkoilla. Kahden kilometrin kohdalla autoilu syrjäyttää kevyen liikenteen kulkutavat. Keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa kävelyn ja pyöräilyn suosio lyhyillä matkoilla on suurempi kuin isommissa kaupungeissa. On arvioitu, että kevyen liikenteen suosiota kasvattamalla autoilun määrää lyhyillä matkoilla voidaan huomattavasti vähentää. Pelkästään sähköavusteisten polkupyörien käytön lisääminen keskimääräiselle eurooppalaiselle tasolle, voisi kulkumuotosiirtymän kautta vähentää autoilun CO<sub>2</sub>-päästöjä 4 prosenttia alle 30 kilometrin matkoilla. Uusien teknisten ratkaisujen ja liikkumisvälineiden salliminen antaa mahdollisuuden erilaisille kevyen liikenteen ratkaisuille henkilöiden fyysisten ominaisuuksien, kuljetustarpeiden, ajoneuvojen säilytyksen ja matkojen yhdistelyn kannalta, mikä parantaa ilman autoa olevien ikäluokkien lisäksi myös iäkkäiden henkilöiden mahdollisuuksia omaehtoiseen liikkumiseen.

Liikenteen turvallisuusviraston nimeämisellä katsastusten yhteyspisteeksi ei olisi merkittäviä vaikutuksia viraston toimintaan, koska se raportoi jo nykyisin suoritetuista tienvarsitarkastuksia komissiolle. Lisäksi virasto suorittaa jo nyt tarvittavaa tietojenvaihtoa muiden EU:n jäsenvaltioiden kanssa asioista, jotka liittyvät katsastuksiin ja teknisiin tienvarsitarkastuksiin.

## 5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Kevytajoneuvojen tavoitteen asettelua valmisteltiin osallistavalla menettelyllä syksyn 2013 aikana. Hankkeen tulokset on julkaistu erillisessä raportissa.

Esityksestä pyydettiin lausunnot valtiovarainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, ympäristöministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, Poliisihallitukselta, Tullilta, Rajavartiolaitokselta, Liikennevakuutuskeskukselta, Liikenneturvalta, Invalidiliitolta, Näkövammaisten keskusliitolta, Elinkeinoelämän Keskus-liitto ry:ltä, Teknologiateollisuus ry:ltä, Teknisen Kaupan ja Palveluiden yhdistykseltä, Sähköpyöräyhdistykseltä, Suomen Motoristit ry:ltä, MMAF ry:ltä, Autoliitto ry:ltä, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry:ltä, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry:ltä, A-Katsastus Oy:ltä, K 1 Katsastajat Oy:ltä, kansallisen traktori-työryhmän jäseniltä mukaan lukien MTK, Valtra, AGCO Power, Luonnonvarakeskus sekä useilta muilta ajoneuvoalan ja liikenteen etujärjestöiltä. Lausuntopyyntö on ollut nähtävillä myös ministeriön ulkoisella verkkosivulla ja se on toimitettu mahdollista lausuntoa varten tiedoksi kaikille kevytajo-neuvojen työpajoihin osallistuneille, joihin kuuluu myös sähköisten kevytajo-neuvojen maahantuojia ja jälleenmyyjä.

Lausuntonsa asiasta ovat antaneet maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos (SM), Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES, Autokoululiitto, EERA - sähköinen liikenne, Helsingin Seudun Liikenne HSL, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, MMAF ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK, Posti Oy, Pyöräliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto, Suomen Motoristit SMOTO ry sekä Teknisen Kaupan ja Palveluiden yhdistys. Yleisesti lausunnoissa puollettiin esitystä. Ajoneuvolain muutoksilla katsottiin luotavan mahdollisuuksia uudelleenlaiseen liiketoimintaan ja innovointiin erityisesti sähköisen liikenteen ja Postin toiminnassa. Tieliikennelain muutosten osalta erityisen hyvänä

nähtiin suojakypärän ja turvavyön käyttöä koskevien säännösten yhtenäistäminen eri luokkien ajoneuvoilla. Lausunnonantajien yksittäiset tekniset muutosesitykset on pääosin huomioitu. Laajempien kehittämiskohteiden voidaan katsoa kohdistuvan kolmeen kokonaisuuteen, jotka ovat kevyiden ajoneuvojen liikennesääntöjen selkeys suhteessa jalankulkijoihin erityisesti muun ajoneuvoliikenteen näkökulmasta, kevyiden ajoneuvojen säädösten vastainen käyttö sekä nopeiden traktoreiden käytön edellyttämät säädösmuutostarpeet.

Kevyiden ajoneuvojen liikennekäytön laajentaminen sinänsä nähtiin puollettavana, mutta liikennesääntöihin kaivattiin lisää yksiselitteisyyttä. Huomiota toivottiin kiinnitettävän erityisesti siihen, milloin kevytajoneuvojen ja laitteiden käyttäjät ovat jalankulkijan ja milloin polkupyöräilijän roolissa. Lausuntojen johdosta tieliikennelain 45 ja 45 a §:iin on molempiin tehty täsmennys siitä, että jalankulkijan roolissa ollaan ainoastaan silloin kun nopeus vastaa kävelynopeutta. Jos kävelyä avustavan tai korvaavan laitteen käyttäjä kulkee kävelynopeutta nopeammin, hänen tulee noudattaa polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Tämä tarkoittaa, että jalkakäytävällä tulee kulkea kävelynopeutta. Vastaavasti tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa voi käyttää jalkakäytävällä ainoastaan kävelynopeudella. Jalankulun asemaa uusien laitteiden johdosta on lausuntojen johdosta vielä erikseen korostettu lisäämällä lain 40 §:n 1 momenttiin, jossa säädetään jalankulkijan paikasta tiellä, että jalkakäytävän käyttö olisi mahdollista vain silloin, jos se voidaan tehdä muita jalankulkijoita haittaamatta. Kevyen sähköajoneuvon käyttäjä olisi polkupyöräilijä aina, jos käytettävissä ei ole jalkakäytävää, jolloin paikka tiellä olisi aina ajoradan oikea reuna riippumatta nopeudesta. Liikenne- ja viestintäministeriössä on meillä tieliikennelain kokonaisuudistus ja uudistuksen yhtenä tavoitteena on kevyen liikenteen sääntelyn selkeyttäminen. Tähän esitykseen saapuneita lausuntoja ja käyttökokemuksia uusien laitteiden osalta voidaan siksi hyödyntää myös uudistushankkeessa ja tarvittaessa tämentää sääntelyä.

Lausuntojen toinen keskeinen huoli liittyi uusien laitteiden sääntelyn vastaiseen käyttöön ja viritykseen. Yleisesti luokituksen jaottelulla ja rinnastuksilla on pyritty mahdollisimman yhtenäisiin käyttövaatimuksiin. Virityksen mahdollisuus on kaikissa laitteissa ja ajoneuvoissa aina olemassa. Alkuperäisen esityksen jaottelua kävelyä avustaviin ja korvaaviin liikkumisvälineisiin ja toisaalta kevyisiin sähköajoneuvoihin on esityksessä perusteltu puuttumiskynnyksen säilyttämällä suhteessa rekisteröitäviin ajoneuvoihin ja ajoneuvoihin, joiden kuljettaminen vaatii ajo-oikeutta. Lisäksi kevyille sähköajoneuvoille on esitetty luokkakohtaista 25 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusta. Jos uusia liikkumisvälineitä viritetään yli sallittujen nopeusrajoitusten, esitetty jaottelu mahdollistaa puuttumisen sekä ajoneuvojen rakenteen vastaisuuteen, että liikennesääntöjen rikkomuksiin. Lisäksi virityksestä seuraa kevyen sähköajoneuvon osalta seuraamus muutostarkastusvelvollisuuden laiminlyönnistä. On arvioitu että viritykseen verrattuna suurempi riski uusien laitteiden säännösten vastaisesta käytöstä liittyy edellä mainittuun käyttöön jalankulkijoiden rinnalla. Alkuperäiseen esitykseen ei ole luokittelun osalta siksi tehty muutoksia. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi seuraa turvallisuuden kehitystä ja raportoi siitä ministeriölle, joka arvioi säädösmuutosten tarvetta.

Kolmantena kokonaisuutena lausunnonantajat kiinnittivät huomiota Euroopan unionin sääntelyn ja luokituksen muutosten johdosta käyttöön otettavaan nopeiden traktoreiden luokkaan. Nykyiset kansallisia liikennetraktoreita koskevat käyttövaatimukset edellyttävät erillistä sääntämistä, jos ne halutaan ulottaa koskemaan myös uusia nopeita traktoreita. Lausuntoja hyödynnetään, kun ministeriö miettii erillisessä hankkeessa nopeiden traktorien vaatimia säädöstarpeita.

## 6 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Ehdotetulla lainsäädännöllä sallittaisiin uudenlaisten kevytajoneuvojen, kuten sähköavusteisten polkupyörien sekä kevyiden jalankulkua avustavien tai korvaavien sähkökäyttöisten kevytajoneuvojen käyttö liikenteessä. Näille ajoneuvoille tulisi voimassaolevan lainsäädännön mukaan pääsääntöisesti ottaa liikennevakuutus. Sosiaali- ja terveysministeriössä on valmistavana hallituksen esitys uudeksi liikennevakuutuslaiksi. Esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyn 2015 aikana. Lausunnolla olleen liikennevakuutuslain muutosehdotuksen perusteella mainitut kevytajoneuvot jäisivät pääosin vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle. Tämä tulisi huomioida liikennevakuutuslain säännösten voimaantulon ajankohtaa harkittaessa esimerkiksi siten, että uusien ajoneuvoluokkien mukaisten ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuus määräytyisi mahdollisimman pian uuden liikennevakuutuslain säännösten perusteella.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Ajoneuvolaki

**2 §.** *Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot.* Pykälän 2 momenttia täsmennettäisiin niin, että jatkossa ajoneuvolakia ei sovellettaisi vammaisen käyttöön tarkoitettujen laitteiden lisäksi myöskään yleisesti sellaisiin laitteisiin, joiden tarkoitus on avustaa tai korvata jalankulkua. Näin myöskään ajoneuvon luokitus ei liittyisi siihen, kenelle laite on tarkoitettu, vaan yleiseen käyttötarkoitukseen. Tehoraja ja nopeusrajoitus säilyisivät nykyisinä eli jatkossakin ajoneuvolakia sovellettaisiin kaikkiin sellaisiin ajoneuvoihin, joiden nopeus on yli 15 kilometriä tunnissa tai teho yli 1 kilowatin tai ajoneuvon, joka kuuluu soveltamisalassa olevaan luokkaan.

**2 a §.** *Ajoneuvoihin sovellettavia Euroopan unionin asetuksia.* Koska ajoneuvoihin sovelletaan kasvavassa määrin erilaisia EU-asetuksia, lisättäisiin lakiin uusi 2 a §, jossa viitattaisiin näihin ajoneuvolain soveltamisen kannalta keskeisiin EU-asetuksiin. Pykälän 1 momentin mukaan autojen ja niiden perävaunujen EY-tyyppihyväksyntä perustuu puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2007/46/EY (*Autojen ja niiden perävaunujen puitedirektiivi*). Direktiivin valtuutuksen nojalla komissio on antanut täytäntöönpanoasetuksia direktiivin liitteiden muuttamisesta. Tällä hetkellä voimassaolevissa komission asetuksilla annetuissa liitteissä I-XVII säädetään direktiiviä tarkemmin tyyppihyväksyntämenettelystä, johon sisältyvät myös vaatimukset testaamisesta ja tuotannon laadunvarmistuksesta sekä määrällisistä rajoituksista pieninä sarjoina valmisteluille ajoneuvoille. Lisäksi puitedirektiiviä on täydennetty turvallisuutta koskevia teknisiä vaatimuksia sisältävillä EU-asetuksilla, joista keskeisin on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 661/2009 moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista, sekä sen muuttamisesta annetut asetukset.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaus L-luokan EU-asetukseen, jonka 2 artiklassa tarkoitettujen EU-tyyppihyväksyttävien uusien ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään liittyvistä hallinnollisista ja teknisistä vaatimuksista sekä markkinavalvonnasta, joista säädetään mainitussa EU-asetuksessa.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin viittaus traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetukseen, jonka 2 artiklassa tarkoitettujen EU-tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään liittyvistä hallinnollisista ja teknisistä vaatimuksista sekä markkinavalvonnasta säädetään kyseisessä asetuksessa.

**3 §.** *Määritelmät.* Momentin 2 kohtaa moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmästä täsmennettäisiin siten, että laissa määrittelyn piiriin kuuluvien ajoneuvojen joukko ei sisältäisi L-luokkaan kuuluvaa polkupyörää (L1e-A-luokka), vaikka se on varustettu moottorilla, eikä alle 1 kilowatin sähkömoottorilla varustettua kevyttä sähköajoneuvoa. Näin moottorilla varustettu polkupyörä ja kevyt sähköajoneuvo rinnastuisivat sähköavusteiseen polkupyörään, jonka ei myöskään katsota kuuluvan moottorikäyttöisten ajoneuvojen määritelmän piiriin. Näihin ajoneuvoihin sovellettaisiin moottorittoman ajoneuvon yleisiä vaatimuksia. Momentin 18 kohdassa täydennettäisiin nykyistä osan määritelmää siten, että tässä laissa erillisenä tyyppihy-

väksyttävään osaan, kuten valaisimeen rinnastettaisiin L-luokan ja traktoreiden uusien EU-asetusten samaa tarkoittama määritelmä komponentista.

**10 §.** *Auto.* Täsmennettäisiin 1 momentissa, että myöskään 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi katsottava ajoneuvo ei ole auto. Lisäksi korjattaisiin olemassa oleva viittaus 13 §:ään 11 §:ksi.

**11 §.** *L-luokan ajoneuvot.* Nykyinen pelkästään mopoa koskeva 11 § korvattaisiin laajemmalla L-luokan ajoneuvoa koskevalla pykälällä ja pykälän otsikko muutettaisiin vastaavasti. L-luokan ajoneuvojen perusluokituksen vahvistettaisiin myös kansallisesti noudattavan uuden EU-asetuksen mukaista luokitusta. Perusluokitus pysyisi käytännössä ennallaan, mutta alaluokitus täsmentyisi ja lisäksi luokkien kirjain-numeroyhdistelmille määriteltäisiin osin uudet luokkanimet. L-luokan ajoneuvoja olisivat yleisellä tiellä käytettäväksi tarkoitettut moottorilla varustetut polkupyörät, kaksi- ja kolmipyöräiset mopot, kaksipyöräiset moottoripyörät, sivuvaunulliset kaksipyöräiset moottoripyörät, moottorikäyttöiset kolmipyörät, kevyet nelipyörät eli kevyet maantiemönkijät ja mopoautot sekä raskaat nelipyörät eli maantiemönkijät, maastomönkijät sekä nelipyörät. Laissa eriteltäisiin pääluokkien lisäksi alaluokat, joihin liittyy erityisiä käyttäjään, kuormaamiseen, teknisiin vaatimuksiin tai verotukseen liittyviä vaatimuksia ja joihin on tarve viitata muualla lainsäädännössä. Lain nykyisen 7 §:n kiello muutaa ajoneuvoa siten, ettei se täytä enää sen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleita vaatimuksia koskee myös luokituksen teknisiä perusteita eikä erikseen katsota tarpeelliseksi toistaa lain tasolla erikseen teknisiä luokitusperusteita. Tämän hetkisten luokitusperusteiden mukaisesti on siten kiellettyä esimerkiksi muuttaa moottorilla varustetun polkupyörän suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho yli 1000 watin tai kaksi- tai kolmipyöräisen mopon, kevyen maantiemönkijän ja mopoauton rakenteellista nopeutta yli 45 kilometriin tunnissa. Vastaavasti olisi kiellettyä muuttaa kaksi- ja kolmipyöräisen mopon ja kevyen maantiemönkijän suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho yli 4000 watin tai mopoauton yli 6000 watin. Tavallisen maastomönkijän ja nelipyörän suurin rakenteellinen nopeus ei saisi ylittää 90 kilometriä tunnissa. Moottoripyörien rajoitukset vastaisivat ajokorttiluokkia ja pienitehoisen moottoripyörän sylinteritilavuus ei saisi olla yli 125 cm<sup>3</sup>, eikä nimellis- tai nettoteho yli 11 kilowattia. Keskitehoisen moottoripyörän nimellis- tai nettoteho ei saisi olla yli 35 kilowattia, eikä se saisi olla rakennettu moottoriteholtaan yli kaksinkertaisesta moottoripyörästä. Maantiemönkijän, rinnakkain istuttavan maastomönkijän ja nelipyörän suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho ei saisi ylittää myöskään 15 kilowattia. Tarkemmin luokituksen rajoitukset on kuvattu L-luokan EU-asetuksen liitteessä I.

**12 §.** *L-luokan ajoneuvon luokan määräytyminen.* Lakiin otettaisiin uusi vaatimus luokituksen määräytymisestä, joka korvaisi aiemman moottoripyöriä koskevan 12 §:n ja pykälän otsikko muutettaisiin vastaavasti. Jatkossa uusiin EU-tyyppihyväksyttäviin L-luokan ajoneuvoihin sovellettaisiin suoraan EU-asetusta ja näiden luokitus perustuisi suoraan L-luokan EU-asetukseen. Kuitenkin on kansallisesti tarpeen määritellä ensi kertaa Suomessa käyttöönotettavan ja käytetyn eli jo käytössä olevan ajoneuvon luokan määräytymisestä. Uuteen ajoneuvon, jota ei ole EU-tyyppihyväksytty tai joka muusta syystä otetaan Suomessa ensimmäistä kertaa käyttöön esimerkiksi maahantuonnin johdosta, sovellettaisiin EU-asetuksen luokitusta myös kansallisesti. Suomessa jo käytössä olevan ajoneuvon luokka säilyisi sen olemassa olevan luokan mukaisena.

**13 §.** *Kolmi- ja nelipyörä sekä kevyt nelipyörä.* Nykyinen 13 § kumottaisiin, koska jatkossa luokitus ja sen kriteerit perustuisivat 11 ja 12 §:n mukaisesti suoraan L-luokan EU-asetuksen luokitukseen.

**14 §.** *Traktorit ja niiden perävaunut sekä vedettävät vaihdettavat laitteet.* Myös kansallisesti sovellettavat traktoreiden luokituksen keskeiset vaatimukset otettaisiin EU-asetuksen mukai-

sena lakiin ja pykälän otsikko muutettaisiin vastaavasti. Pääluokkina olisivat *1 momentissa* määritellyt pyörillä varustetut traktorit ja telaketjuilla varustetut traktorit sekä *2 momentissa* määritellyt traktorien perävaunut. Erikseen *3 momentissa* määriteltäisiin vedettävät vaihdettavissa olevat laitteet. Jatkossakin näille laitteille säilyisivät kuitenkin myös niiden nykyiset EU-vaatimuksia lievemmat kansalliset vaatimukset. Käytön osalta vaatimukset rinnastuisivat jatkossakin hinattaviin laitteisiin ja tätä koskeva maininta otettaisiin tieliikennelain 2 a §:ään.

Traktorit, niiden perävaunut ja vedettävät vaihdettavissa olevat laitteet jaoteltaisiin *4 momentissa* erikseen myös nopeuden mukaan a- ja b-kirjaimella. Nykyiset hitaat traktorit eli enintään 40 kilometriä tunnissa olevat traktorit merkittäisiin kirjaimella a ja uusina luokkina EU-asetuksen mukaisesti otettaisiin myös kansallisesti käyttöön alaluokat rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa oleville traktoreille ja perävaunuille kirjaintunnuksella b. Nykyiset vaatimukset sallisivat kuljettaa tällaista ajoneuvoa T-luokan ajokortilla. Koska tämän lain yhteydessä nopeusrajoitukseen ei esitetä muutosta, saisi nopeallakin traktorilla kuitenkin ajaa enintään 40 kilometriä tunnissa. EU-asetuksen mukaisten luokkien tulon johdosta kansallisen liikennetraktorin määritelmä *5 momentissa* poistettaisiin. Tämän kansallisen liikennetraktori -luokan mukaisia traktoreita saisi kuitenkin ottaa käyttöön EU-asetuksen siirtymäaikojen puitteissa 2017 loppuun asti. Uusien ajoneuvotyyppien tyyppihyväksyntöjä ei kuitenkaan voisi hyväksyä 2015 jälkeen. Liikennetraktorin ja EU-asetuksen mukaisen nopean traktorin käyttöön ja ajo-oikeuteen sekä kuljettamiseen liittyviä vaatimuksia selvitetäisiin erillisessä säädöshankkeessa, jota koskevat lakiehdotukset on tarkoitus saattaa eduskunnan päätettäväksi siirtymäajan puitteissa. Liikenteen turvallisuusviraston valtuutus alaluokkien määräämiseen siirtyisi 4 momentista *5 momentiksi*.

**14 a §.** *Traktorin ja sen perävaunun luokan määräytyminen.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä, jossa säädettäisiin luokituksen määräytymisestä. Vastaavasti kuten L-luokassa, traktoreiden luokitus määräytyisi EU-asetuksen luokituksen mukaisesti jatkossa myös kansallisesti. Jo käytössä olevan traktorin luokka säilyisi rekisteriin merkityn mukaisena. Jos ajoneuvoa ei ole Suomessa aiemmin rekisteröity, sen luokka määräytyy EU-asetuksen määrittelyn mukaan. EU-tyyppihyväksyttävän uuden ajoneuvon luokitukselta säädetään 1 momentissa tarkoitettussa EU-asetuksessa. Siirtymäsäännöksen puitteissa liikennetraktoreita voisi ottaa ensimmäistä kertaa käyttöön vuoden 2017 loppuun.

**16 §.** *Maastoajoneuvo.* Maastokelpoisia ajoneuvoja voidaan uusien EU-asetusten mukaan tyyppihyväksyä jatkossa aiempaa yksiselitteisemmin myös L- ja T-luokan ajoneuvoiksi. Jos valmistaja on hakenut maastoajoneuvolle tällaisen tyyppihyväksynnän, pykälässä täsmennettäisiin, ettei tällaisia tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja katsottaisi pykälän tarkoittamiksi maastoajoneuvoiksi, koska ne ovat luokituksensa johdosta tarkoitettut kulkemaan myös tiellä. Tällä halutaan täsmentää L- ja T-luokan ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuutta, suojakypärän käyttöä ja kuormaamista koskevia vaatimuksia sekä L-luokan maastomönkijöiden verollisuutta. Toisin sanoen rekisteröimättä jättäminen ei tekisi näistä ajoneuvoista maastoajoneuvoja, vaan luokkana sovellettaisiin tyyppihyväksynnän luokkaa.

**19 §.** *Muut moottorittomat ajoneuvot.* Täsmennettäisiin polkupyörän määritelmää *1 momentissa*. Polkupyörän vaatimuksiin olisi jatkossa mahdollista rinnastaa muukin moottoriton ajoneuvo kuin istuimeton potkupyörä. Lisäksi poistettaisiin rajoitus vähintään kahden pyörän edellyttämisestä.

**19 a §.** *Kevyt sähköajoneuvo.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä, jossa määriteltäisiin *kevyet sähköajoneuvot*. Kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin sellainen sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja joka ei täytä muun kevyen ajoneuvon määritelmän vaatimuksia. Kevyt sähköajoneuvo olisi tasapainottuva henkilökuljetin

kuten Segway tai muu vastaava ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluva liikkumisväline. Kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin siten myös senioriajoneuvo tai myös sellainen perävaunu, jossa on sähkömoottori. Kevyelle sähköajoneuvolle sovellettaisiin yleisiä 25 §:n turvallisuusvaatimuksia ja erikseen 27 §:n nojalla valtioneuvoston asetuksella säädettyjä poikkeuksia näistä vaatimuksista. Määritelmässä ei rajattaisi renkaiden määrää, sillä käytännössä kevyessä sähköajoneuvossa voi olla yksi tai useampia renkaita ja se voi olla varustettu myös satulalla tai ohjaustangolla, joiden ominaisuuksista säädetään 25 §:ssä. Koska kevyet sähköajoneuvot on pienen moottoritehon ja matalan nopeutensa johdosta suljettu moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmän ulkopuolelle, *1 momentissa* mainittaisiin erikseen, että kevyeen sähköajoneuvon sovellettaisiin ajoneuvolain moottorittoman ajoneuvon vaatimuksia, mikä tarkoittaisi teknisesti käytännössä rinnastusta polkupyörään. Erikseen säädettäisiin tieliikennelain nojalla, että tällaisen ajoneuvon kokonaisleveys saisi tiellä käytettäessä olla enintään 0,8 metriä ja yhteenlaskettu henkilöiden ja tavaroiden määrä eli kuorman suuruus enintään valmistajan ilmoittama, mutta ei kuitenkaan yli 250 kiloa. Tieliikennelakiin tehtäisiin lisäksi tarvittavat muutokset, jotta näihin ajoneuvoihin sovellettaisiin pääsääntöisesti polkupyöräilijän liikennesääntöjä, mutta kävelijöiden nopeuteen sovitettuna tasapainossa pysyviä kevyitä sähköajoneuvoja saisi käyttää myös jalkakäytävällä. Erikseen *2 momentissa* annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus tarkempien teknisten vaatimusten antamiseen kuten 19 §:n muiden moottorittomien ajoneuvojen osalta.

**30 §.** *Tyyppihyväksyntä.* Pykälän *1 momenttiin* päivitetäisiin viittaukset uusiin EU-asetuksiin L-luokan ajoneuvojen ja traktoreiden osalta alakohdissa 2 ja 3. Koska EU-tyyppihyväksynnän pakollinen soveltaminen tulee voimaan vasta 2016 - 2017 siirtymäajoilla, otettaisiin lakiin muutosta koskeva siirtymäsäännös. EU-asetusten vapaaehtoinen soveltaminen on kuitenkin jo nyt mahdollista. Pykälän *2 momentin* viittaus ei jatkossa koskisi L-luokan sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-tyyppihyväksyntää, koska niissä määritellyille ajoneuvoille ei sovelleta EY-piensarjatyypin hyväksyntää vaan ainoastaan kansallista piensarjatyypin hyväksyntää..

**31 §.** *Tyyppihyväksynnän soveltamisala.* Pykälää täsmennettäisiin huomioimaan myös EU-tyyppihyväksyntä ja komponentit. EU-asetuksen johdosta täsmennettäisiin myös, että ajoneuvoille, joille ei ole myönnetty EY- tai EU-tyyppihyväksyntää voidaan myöntää kansallinen piensarjahyväksyntä. Koska 2016 alkaen traktoreiden luokitus perustuu EU-asetukseen ja kansallinen liikennetraktoriluokka lakkaa, momentissa täsmennettäisiin vielä selkeyden vuoksi erikseen, ettei kansallista tyyppihyväksyntää myönnettäisi enää jatkossa liikennetraktorille.

**32 §.** *Tyyppihyväksyntävelvollisuus.* Täsmennettäisiin tyyppihyväksyntävelvollisuus koskemaan kaikkia T-luokan ajoneuvoja ja myös EU-tyyppihyväksyntää. Koska L1e-A-luokan ajoneuvoja ei esitetä rekisteröitäväksi eikä niihin myöskään sovellettaisi rekisteröintikatsastusta, tulisi tämän alaluokan yksittäiset ajoneuvot vapauttaa tyyppihyväksyntävelvollisuudesta. Ilman vapautusta ei olisi lain mukaan sallittua varustaa olemassa olevaa yksittäistä polkupyörää ajoneuvoa moottorilla, joka vastaisi L-luokan vaatimuksia, vaan kaikkien polkupyörien tulisi olla sarjavalmisteisesti tyyppihyväksytyjä. Teknisistä vaatimuksista tämä ei sinänsä toisi vapautusta, vaan niistä määrättäisiin kuten muillekin L-luokan yksittäisille ajoneuvoille 27 a §:n nojalla EU-vaatimusten pohjalta. Siltä osin kuin järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksyntävelvollisuudessa on kansallista liikkumavaraa, siitä säädettäisiin jatkossakin asetuksilla. Erikseen *4 momentissa* täsmennettäisiin rekisteröintikatsastuksella liikenteeseen hyväksyttäväksi myös C-luokan ajoneuvot ja ajoneuvot, jonka tyyppihyväksyntä on tunnustettu nykyisten säädösten tai uusien EU-asetusten mukaisesti. Lisäksi poistettaisiin viittaus L1e-A-luokan ajoneuvon rekisteröintikatsastuksen osalta *1 momentin* perusteluissa mainituista syistä tarpeettomana.

**32 a §.** *Valmistajan vastuu tyyppihyväksyntäviranomaiselle.* Koska valmistajan vastuusta EU-tyyppihyväksytyjen tai kansallisesti piensarjatyyppeihin L- ja T-luokkien ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä pykälän soveltamisesta. Uuden EU-tyyppihyväksytyt tai kansallisesti piensarjatyyppeihin ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvon tarkoitettun järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen teknisen yksikön valmistajan vastuusta säädetään 2 a §:n 1 momentissa tarkoitetuissa EU-asetuksissa.

**34 §.** *Tyyppihyväksyntäviranomainen.* Täsmennettäisiin pykälässä, että Liikenteen turvallisuusvirasto olisi tyyppihyväksyntäviranomainen kaikkien uusien EU-asetusten kattamien ajoneuvoluokkien osalta, sekä lisättäisiin lisäksi komponentit mukaan tyyppihyväksyntäviranomaisen vastuisiin. Liikennetraktori poistettaisiin pykälästä, koska 2015 jälkeen ei enää voi myöntää uusia tyyppihyväksyntöjä liikennetraktori-luokan ajoneuvolle.

**35 §.** *Tyyppihyväksynnän myöntäminen.* Koska tyyppihyväksynnän myöntämisestä uusien EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä pykälän soveltamisesta. Pykälää ei käytännössä jatkossa sovellettaisi kuin näiden luokkien ajoneuvojen kansallisiin piensarjatyyppeihin ja 5 momentin mukaisesti Geneven sopimuksen menettelyihin. EU-tyyppihyväksyttävän tai kansallisesti piensarjatyyppeihin L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvon tarkoitettun järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksynnän myöntämisestä säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa. Autojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskeva viittaus 30 §:ään korvattaisiin 5 momentissa viittauksella 2 a §:n 1 momenttiin.

**39 §.** *Tyyppihyväksyntärekisteri.* Lisättäisiin pykälän 2 momenttiin uusi alakohta 6, jossa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyntäviranomaisena luovuttamaan tyyppihyväksyntärekisterin tietoja toiselle ETA-valtion hyväksyntäviranomaiselle hyväksynnän vastavuoroista tunnustamista varten. Jatkossa uudet EU-asetukset edellyttävät jäsenmaita toimittamaan tarvittavat hyväksyntäasiakirjat vastavuoroista tunnustamista varten sekä kaikki tarvittavat asiakirjat vaatimustenvastaisen ajoneuvon markkinavalvontatoimien riittävyyden arviointiin ja perusteluun.

**39 a §.** *Tyyppihyväksynnän tunnustaminen.* Pykälän 1 momenttia täsmennettäisiin kattamaan myös EU-tyyppihyväksyntä ja rajattaisiin 3 momentin valtuutus koskemaan vain sitä kansallista liikkumavaraa, jota EU-asetukset eivät koske. Vastavuoroinen tunnustaminen laajennettaisiin koskemaan myös Turkkiä.

**42 §.** *Suomessa hyväksytyt tyyppien vaatimustenvastaisuuden edellyttämät toimet.* Pykälän 1 momentista rajattaisiin pois EU-asetusten kattamat ajoneuvot, osat, järjestelmät ja erilliset tekniset yksiköt ja varusteet. Näiden uusien EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvon tarkoitettun järjestelmän, osan, komponentin ja erillisen teknisen yksikön markkinavalvonnasta ja vaatimustenvastaisuuden edellyttämistä toimista säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa.

**44 §.** *Toisessa valtiossa hyväksytyt tyyppien vaatimustenvastaisuus.* Koska näistä 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainittujen asetusten kattamien tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä pykälän soveltamisesta. Pykälää ei käytännössä jatkossa sovellettaisi näiden luokkien uusiin EU-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin, mutta sitä sovellettaisiin edelleen uusiin vanhojen tyyppien mukaisesti ja jo liikenteessä oleviin ajoneuvoihin, osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin.

**44 b §.** *Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus.* Rajataan *1 momentissa* pykälän soveltamisalasta pois EU-asetusten markkinavalvontasäännösten kattamat eli EU-asetusten mukaisesti EU-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin tarkoitetut järjestelmät, komponentit, osat ja erilliset tekniset yksiköt. Näiden uusien EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvoon tarkoitetun järjestelmän, osan, komponentin ja erillisen teknisen yksikön markkinavalvonnasta ja vaatimustenvastaisuuden edellyttämistä toimista säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa.

**46 §.** *Tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta tehtävä sopimus.* Muutetaan pykälän 1 momenttia. Koska pykälä koskee kansallista tuotannon laadunvalvonnan järjestämisen tapaa, täsmennetään *1 momentin* sanamuotoa koskemaan tyyppihyväksyntäviranomaista, joka voi edellyttää tällaisen sopimuksen tekemistä vaatimustenmukaisuuden valvonnasta. Koska EU-asetukset määrittelee tyyppihyväksynnän hakijan velvollisuudet, ei kansallisessa säädöksessä voi olla suoraan hakijaa koskevia velvoitteita.

**46 b §.** *Tyyppihyväksynnän voimassaolon päätyminen.* Koska näistä asioista EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä *1 momentissa* soveltamisesta. EU-tyyppihyväksytyyn L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon EU-tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymisestä säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa. Koska EU-asetuksilla säädetään myös osasta *3 momentissa* tarkoitetuista tyyppihyväksyntään liittyvistä asioista, täsmennettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmista vaatimuksista vain tarvittaessa.

**47 §.** *Nimetty tutkimuslaitos.* Koska nimettyjä tutkimuslaitoksia koskevista asioista EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen sekä EY-tyyppihyväksytyjen M, N ja O-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin näihin liittyvä tyyppihyväksyntäviranomaisen toiminta tutkimuslaitoksena pois *1 momentista*. EU-tyyppihyväksytyyn L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvoon tarkoitetun järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen teknisen yksikön vaatimustenmukaisuuden arviointia tekevän tutkimuslaitoksen nimeämisestä ja ilmoittamisesta säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa .

**47 a §.** *Nimetyt tutkimuslaitoksen pätevyyden arviointi.* Koska näistä asioista EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen sekä EY-tyyppihyväksytyjen M, N ja O-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan 2 a §:ssä tarkoitetuilla EU-asetuksilla, poistettaisiin nämä pykälän soveltamisesta. EU-tyyppihyväksytyyn L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvoon tarkoitetun järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen teknisen yksikön vaatimustenmukaisuuden arviointia tekevän tutkimuslaitoksen nimeämisestä ja ilmoittamisesta säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa ja autojen sekä niiden perävaunujen EY-tyyppihyväksynnässä sanotun pykälän 1 momentissa mainitun direktiivin nojalla annetussa asetuksessa (EU) N:o 371/2010.

**64 a §.** *Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta.* Pykälään lisätään uudet 6 ja 7 kohta. Uusien ajoneuvoluokkien muutosten vuoksi on tarpeen erikseen säätää, ettei rekisteröintiä edellytetä sähkömoottorilla varustetulta polkupyörältä, eikä kevyeltä sähköajoneuvolta. Nämä ajoneuvot rinnastettaisiin hallinnollisten menettelyjen osalta polkupyöriin, joilta ei myöskään edellytetä rekisteröintiä. Koska kevyille sähköajoneuvoille sovelletaan CE-merkintää, eikä tyyppihyväksyntää, näistä liikennevälineistä ei ole saatavissa määrämuotoisia teknisiä tietoja rekisteröinnin tarpeisiin vastaavasti kuin tyyppihyväksytyistä ajoneuvoista. Siten vaikka rekisteröintiä vaadittaisiin, rekisterin sisällöstä tulisi käytettävyyden kannalta huomattavan kirjava ja epätarkka. Samoin omistajamuutos- ja rekisteristöpoistoa koskevien vaatimusten laiminlyönti johtaisi nopeasti siihen, ettei rekisteri olisi ajan tasalla. Sama koskisi L1e-A-luokan polkupyöriä, joilla

ei ole sellaisia verotusta tai romutusta koskevia velvoitteita, jotka pakottaisivat tietojen pitämiseen ajan tasalla. Halutessaan myyjäliikkeet voivat pitää yllä omia omistajatietoja koskevia järjestelmiään takuukysymysten tarpeisiin. Koska lakiesityksessä esitetään muutettavaksi 16 §:n maastoajoneuvon määritelmää, ei ole tarvetta erikseen täsmentää, että rekisteröintivelvollisuus jatkossakin koskisi EU-asetusten mukaisesti tyyppihyväksytyjä L- ja T-luokan maastoajoneuvoja.

**69 §.** *Sarjan viimeiset ajoneuvot.* Muutettaisiin pykälää muuttamalla nykyistä 1, 2 ja 4 momenttia sekä poistamalla kokonaan nykyinen 3 momentti. Koska näistä asioista uusien käytönotettavien EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä pykälän *1 momentin* soveltamisesta sekä kumottaisiin *3 momentti* kokonaan EU-asetuksen kanssa päällekkäisenä. Lisäksi korjattaisiin vastaavasti *4 momentin* johtolauseen viittaus viittaukseksi 1-2 momenttiin. Menettelyistä ja sovellettavista enimmäismääristä EU-tyyppihyväksytyyn L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvosarjan viimeisille ajoneuvoille säädetään 2 a §:n 2 ja 3 kohdissa mainituissa EU-asetuksissa.

Muiden ajoneuvojen osalta pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin sarjan viimeisille ajoneuvoille myönnettävien poikkeuslupien määrän laskentatavalle uusi vaihtoehtoinen menettely. Nykyinen säännös sitoo sarjan viimeisten ajoneuvojen lukumäärän kyseisen valmistajan saman ajoneuvoluokan ajoneuvojen aiempaan myyntiin Suomessa. Uusi vaihtoehto antaisi mahdollisuuden hyväksyä poikkeusluvalla rekisteriin kiinteän määrän sarjan viimeisiä ajoneuvoja. Kiinteälle kappalemäärälle on tarve silloin, kun valmistajan kyseiseen ajoneuvoluokkaan kuuluvien ajoneuvojen myynti on ennen uusien vaatimusten voimaantuloa ollut poikkeuksellisen vähäistä. Lisäksi muutos vähentäisi ajoneuvojen turhia, myyjän nimiin tehtäviä ensirekisteröintejä ennen ajoneuvojen todellista myyntiä. Kiinteät kappalemääräraajat olisivat M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille 100 kappaletta sekä moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille 20 kappaletta. M-, N- ja O-luokan ajoneuvojen osalta muutoksella pantaisiin täytäntöön autojen ja niiden perävaunujen puitedirektiiviä muuttavassa EU-asetuksessa (EU) N:o 214/2014 sallittu vaihtoehtoinen menettely. Moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen osalta noudatettaisiin samaa kappalemäärärajaa, jota traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetuksen mukaisesti sovelletaan T-luokkien ajoneuvoille.

**71 §.** *Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet.* Pykälän *2 momentin* 1 kohtaa muutettaisiin siten, että ajoneuvon kuljettaja on velvollinen näyttämään vaadittaessa ajoneuvon rekisteröinnistä annetun todistuksen, katsastustodistuksen tai muun vaatimustenmukaisuuden osoittavan asiakirjan siinä tapauksessa, jos hän on velvollinen pitämään tällaista todistusta tai muuta asiakirjaa mukanaan. Voimassa olevaa säännöstä voi tulkita niin, että ainoastaan muu vaatimustenmukaisuuden osoittava asiakirja on esitettävä vain, jos sen mukana pitämiseen on velvollisuus. Säännöstä muutettaisiin, sillä laissa ajoneuvolain muuttamisesta (176/2015, HE 252/2014 vp) ei enää edellytettäisi kaikkia pitämään ajoneuvossa mukana rekisteröintitodistuksen I osaa. Muutetun 66 a §:n 2 momentissa säädetäisiin siitä, että rekisteröintitodistusta tulisi pitää mukana käytettäessä ajoneuvoa kansainvälisessä liikenteessä. Kotimaan liikenteessä rekisteröintitodistuksen I osaa ei enää tarvitsisi 66 a §:n mukaan pitää mukana. Lain siirtymäsäännöksen mukaan raskaan liikenteen eli linja-autojen sekä kokonaismassaltaan 3,5 tonnia suurempien kuorma-autojen ja perävaunujen osalta velvollisuudesta luovuttaisiin kuitenkin vasta 1 päivänä tammikuuta 2017.

**80 §.** *Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö.* Muutetaan pykälän *1 momenttia*. Koska näistä asioista EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä pykälän soveltamisesta Menettelyistä vaaraa aiheuttavan EU-tyyppihyväksytyyn tai kansallisesti piensarjatyypin hyväksytyyn L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvon tarkoitettun

järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa.

**81 §.** *Suomessa hyväksytyin tyypin ja yksittäishyväksytyin ajoneuvon vaarallisuuden edellyttämät toimet.* Koska 1 ja 2 momentissa säädetystä asioista EU-tyyppihyväksytyjen ja kansallisesti piensarjatyypin hyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä 1 ja 2 momentin soveltamisesta. Kuitenkin 3 momentissa säädettyjä pakkokeinoja voitaisiin soveltaa myös näiden luokkien ajoneuvojen markkina-alueella.

**86 §.** *Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu* (muutetaan vain 1 mom.). Koska takaisinkutsusta sekä laajemminkin vaatimustenvastaisten ajoneuvojen kohdistetuista menettelyistä EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta sekä EY-tyyppihyväksytyjen autojen ja niiden perävaunujen osalta säädetään suoraan 2 a §:ssä tarkoitetuissa EU-asetuksissa, poistettaisiin nämä pykälän soveltamisesta muuttamalla 1 momenttia vastaavasti.

**95 a §.** *Ajoneuvon katsastuksiin ja teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvä yhteyspiste.* Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto nimettäisiin uuden katsastusdirektiivin ja uuden tienvarsitarkastusdirektiivin mukaiseksi yhteyspisteeksi hoitamaan direktiiveissä tarkoitettua komissioon ja muiden jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa ajoneuvojen katsastuksiin ja teknisiin tienvarsitarkastukseen liittyvissä asioissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto on jo nykyisin keskeinen toimija katsastuksiin ja teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvissä asioissa. Se muun ohessa myöntää katsastusluvut ja valvoo katsastustoimipaikkoja sekä toimittaa jo nykyisin teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevat tiedot komissiolle kahden vuoden välein.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaisi yhteyspisteeksi nimeämistään Euroopan komissiolle. Ilmoitus on toimittava viimeistään 20 päivänä toukokuuta 2015.

**96 §.** *Ajoneuvorikkomus.* Pykälän 1 momentin 16 kohtaa muutettaisiin vastaamaan tarkkaraajaisuuden ja täsmällisyyden vaatimuksia. Momentin 16 kohdassa täsmennetään viittausta 2 a §:ssä tarkoitettuihin Euroopan unionin asetuksiin. EU-asetusten edellyttämänä pykälän 3 momentissa täsmennettäisiin viittaus 1 ja 3 alakohdissa koskemaan myös suoraan L-luokan sekä traktorien ja niiden perävaunujen EU-asetuksien vaatimuksiin kohdistuvia tekoja, sekä lisättäisiin uusi alakohta 4, jossa säädettäisiin ajoneuvorikkomuksesta tuomittavaksi myös se, joka rikkoo EU-asetusten hyväksyntävaatimusta. Kansallisesti edellytetyistä seuraamuksista on säädetty L-luokan EU-asetuksen 76 artiklassa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetuksen 72 artiklassa. Asiakirjojen ja muiden todistuskappaleiden värentäminen on jo säädetty rangaistavaksi rikoslain 33 luvun 1-3 §:ssä. Luvun 6 §:n mukaan todistuskappaleena pidetään muun muassa merkkiä, leimaa ja rekisterikilpeä, joten käsite kattaa myös ajoneuvojen hyväksyntään liittyvät merkinnät. Tältä osin uusien EU-asetusten seuraamuksia koskeva vaatimus sisältyy jo rikoslakiin. Muut kuin edellä tarkoitettut seuraamukset sisältyvät jo osin 2 momenttiin, jota ei esitetä muutettavaksi. Seuraamukset tuli ilmoittaa komissiolle viimeistään 23 päivänä maaliskuuta 2015 ja ne ilmoitetaan viipymättä kun lakia koskeva hallituksen esitys on annettu eduskunnalle.

## 1.2 Tieliikennelaki

**2 §. Määritelmiä.** Pykälän 11 kohdan määritelmää jalankulkijasta laajennettaisiin kattamaan myös jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden käyttäjän. Nämä välineet rajattaisiin myös ajoneuvolain soveltamisalasta siltä osin kuin kyse on alle 1 kilowatin ja alle 15 kilometriä tunnissa kulkevista laitteista. Nykyisin tähän rajaukseen kuuluvien laitteiden käyttö on sallittu jalankulkijana ainoastaan vammaisille henkilöille. Jatkossa henkilön ominaisuuksilla ei olisi vaikutusta luokitteluun.

**2 a §. Ajoneuvojen määritelmät.** Pykälän 2 ja 3 kohtaa muutettaisiin vastaamaan ajoneuvolaikiin tehtäviä muutoksia. Pykälän 2 kohtaa täsmennettäisiin siten, että se ei sisältäisi L-luokkaan kuuluvaa polkupyörää, vaikka se on varustettu moottorilla. Näin moottorilla varustettu polkupyörä rinnastettaisiin sähköavusteisiin polkupyöriin, jota ei myöskään katsota moottoriajoneuvoksi. Hinattaviin laitteisiin rinnastettaisiin jatkossa 3 kohdan muutoksin myös vedettävät vaihdettavissa olevat laitteet. Traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetuksessa määritelty vedettävä vaihdettavissa oleva laite kuuluu S-luokkaan.

**40 §. Jalankulkijan paikka tiellä.** Muutettaisiin pykälän 1 momenttia lisäämällä jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline ja kevyt sähköajoneuvo niiden jalkakäytävän käyttäjien joukkoon, joiden tulee jalkakäytävää käyttäessään erityisesti huomioida muut jalankulkijat. Tällaisen laitteen käyttäjälle jalkakäytävän käyttö olisi siten mahdollista vain silloin, jos se voidaan tehdä muita jalankulkijoita häiritsemättä. Koska jalankulkua avustavalle tai korvaavalle laitteelle ei ole lainsäädännöllä erikseen asetettu enimmäismittoja, rajoittaa tämä vaatimus jalkakäytävien mitoituksen kautta käytännössä myös näiden laitteiden leveyttä ja kääntösädetä.

**45 §. Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttö.** Muutettaisiin pykälän otsikko aiemmin pelkästään invalidiajoneuvojen lisäksi kattamaan kaikki jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet. Lisäksi täsmennettäisiin 1 momentissa pyörätuolin ja muun moottorittoman apuvälineen käyttäjä jalankulkijaksi. Lisäksi muutettaisiin 2 momentin sisältö vastaamaan 2 §:n 11 kohdan määritelmää, jolloin jalankulkijan liikennesääntöjä sovellettaisiin sellaisiin liikkumisvälineisiin, joissa on enintään 1 kilowatin sähkömoottori ja joiden enimmäisnopeus on 15 kilometriä tunnissa. Momentin lopussa oleva viittaus polkupyöräilijään säilyisi, mikä tarkoittaisi, että nopeuden ollessa yli kävelynopeuden sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Kävelynopeus on suhteellinen käsite ja riippuu yleisen liikennevirran nopeudesta, jolla liikkuminen jalankulkijoiden joukossa voidaan tehdä 40 §:n vaatimus huomioiden häiriöttä.

**45 a §. Kevyen sähköajoneuvon käyttö.** Lakiin otettaisiin uusi pykälä, joka määrittelisi kevyiden sähköajoneuvojen liikennesäännöt. Näiden ajoneuvojen kuljettajaan sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Siten kuljettajaa koskisi myös kypärän käyttöä koskeva 90 §:n vaatimus yleensä käyttää suojakypärää. Kuitenkin, jos ajoneuvo on riittävän vakaa eli pysyy tasapainossa myös paikalla ollessaan, saisi sellaista ajoneuvoa kuljettaa kävelynopeudella jalkakäytävällä, jos nopeus on sovitettu kävelijöiden mukaiseksi. Tällaisen ajoneuvon kuljettajan olisi kuitenkin aina annettava jalankulkijoille esteetön kulku ja tarvittaessa esimerkiksi kohtaamistilanteissa väistettävä jalankulkijaa. Vastaava vaatimus on nykyisin voimassa pihakadulla liikkuvalla ajoneuvon kuljettajalle. Jalkakäytävällä kävelynopeudella liikkuvaan kevyen sähköajoneuvon käyttäjään sovellettaisiin jalankulkijan liikennesääntöjä. Muualla kuin jalkakäytävällä kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on siten aina polkupyöräilijä. Siten jos kevyen sähköajoneuvon käyttäjä ajaa tiellä, jossa ei ole jalkakäytävää, tulee kuljettajan käyttää tien oikeata reunaa nopeudesta riippumatta.

**88 §.** *Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus.* Muutettaisiin pykälän 1 momenttia ja 3 momentti kumottaisiin. Kuljettajan tulisi jatkossa aina pitää turvavyötä, jos kolmi- tai nelipyöräiseen ajoneuvoon tai maastoajoneuvoon on alkuperäisenä varusteena asennettu turvavyöt, mikä täsmennettäisiin *1 momentin 5 kohdassa ja uudessa 6 kohdassa.* Tekniset vaatimukset määrittävät useimpiin korillisiin tai turvakaarella varustettuihin ajoneuvoihin pakollisena varusteena turvavyöt. Ajoneuvolain säännökset kieltävät poistamasta ajoneuvosta siihen asennettua alkuperäistä turvalaitetta, joten turvavyötä ei voi poistaa niin, että vapautuisi turvavyön käytön velvoittavuudesta.

Lisäksi *3 momentti* kumottaisiin tarpeettomana, koska turvaistuinten hyväksymisvelvollisuudesta on säädetty ajoneuvolain 32 §:n 3 momentin nojalla 2015 alusta alkaen uudella valtioneuvoston asetuksella ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1270/2014) sekä teknisistä vaatimuksista Trafín antamilla määräyksillä.

**88 a §.** *Lapsen kuljettaminen ajoneuvossa.* Pykälään lisättäisiin uusi *4 momentti*, johon otettaisiin yleisperiaate velvollisuudesta varmistaa lapsen paikallaan pysyminen, kun lasta kuljetaan ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella. Käytännössä kuljettamiseen sovellettaisiin samoja turvallisuusvaatimuksia kädensijoista ja jalkatuista riippumatta onko kyse moottoripyörällä kuljettamisesta vai maastoajoneuvosta. Lisäksi muiden kolmi- ja nelipyöräisten kuin 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta täsmennettäisiin, että näihin on sovellettava henkilöauton vaatimuksia eli pientä lasta olisi aina kuljetettava turvaistuimessa, jos ajoneuvossa on turvavyöt tai lasten turvalaite on muutoin asennettavissa ajoneuvoon.

**89 §.** *Suojakypärän käyttö.* Muutettaisiin pykälän *1 momenttia* niin, ettei suojakypärän käyttö olisi jatkossa pakollista korillisten kolmi- ja nelipyöräisten lisäksi myöskään turvakaarella varustetuissa ajoneuvoissa. Ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetun traktorin ja maastoajoneuvon kuljettajan tulisi myös jatkossa käyttää kypärää, jos ajoneuvossa ei ole kaatumistilanteessa suojaavaa turvakaarta. Kypärän käyttö on jo nyt pakollista kolmi- ja nelipyöräisille ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetuille L-luokan ajoneuvoille ja tarkoitus muutoksella on yhtenäistää samantyyppisten ajoneuvojen käyttöä koskevia säännöksiä.

**94 §.** *Ajoasiakirjan esittämisvelvollisuus.* Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin siten, että ajoneuvon kuljettajan olisi esitettävä poliisimiehelle vaadittaessa todistus ajoneuvon rekisteröinnistä tai muu asiakirja vain, jos lainsäädännössä on asetettu velvollisuus kyseisten asiakirjojen pitämiseen mukana ajon aikana. Voimassa olevan pykälän 1 momentissa edellytetään kaikkia kuljettajia esittämään ajoneuvon rekisteröintitodistus ja muu asiakirja, jonka mukana pitämiseen hän on velvollinen. Säännöstä muutettaisiin, sillä laissa ajoneuvolain muuttamisesta (176/2015) ei enää edellytetäisi kaikkia pitämään ajoneuvossa mukana rekisteröintitodistuksen I osaa (HE 252/2014 vp). Muutetun 66 a §:n 2 momentissa säädettäisiin siitä, että rekisteröintitodistusta tulisi pitää mukana käytettäessä ajoneuvoa kansainvälisessä liikenteessä. Kotimaan liikenteessä rekisteröintitodistuksen I osaa ei enää tarvitsisi 66 a §:n mukaan pitää mukana. Lain siirtymäsäännöksen mukaan raskaan liikenteen eli linja-autojen sekä kokonaisuusaltaan 3,5 tonnia suurempien kuorma-autojen ja perävaunujen osalta velvollisuudesta luovutettiin kuitenkin vasta 1 päivänä tammikuuta 2017. Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan 94 §:n 2 momenttia.

### **1.3 Rikoslaki**

#### **23 luku Liikennerekoksista**

**9 §.** *Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla.* Säännöksen 1 momentin soveltamisalaan lisättäisiin moottorilla varustettu polkupyörä (L1e-A) ja kevyt sähköajoneuvo (ajoneuvolaki 19 a §). Myös sähköavusteiset polkupyörät, joita tarkoitetaan ehdotetun ajoneuvolain 19 §:n 1 momentissa ja jotka katsotaan ajoneuvolaissa moottorittomiksi ajoneuvoiksi, kuuluisivat edelleen säännöksen soveltamisalaan. Näihin ajoneuvoihin ei sovellettaisi rattijuopumusta tai törkeää rattijuopumusta koskevia säännöksiä.

Vaikka edellä mainitut ajoneuvot on varustettu moottorilla, sovelletaan niihin polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä. Eräitä kevyitä sähköajoneuvoja saisi kuljettaa myös jalkakäytävällä (ks. ehdotettu tieliikennelain 45 a §:n 2 momentti). Tällainen kevyt sähköajoneuvo kuuluisi soveltamisalaan riippumatta siitä, kuljetetaanko sitä jalkakäytävällä vai muulla tien osalla.

Ehdotettu 1 momentin säännös koskisi sanamuotonsa mukaan ainoastaan ajoneuvoja. Jotta rangaistussäännöksen soveltamisala vastaisi polkupyöräilijöiden liikennesääntöjen soveltamisalaa, ehdotetaan pykälään lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan säännöstä sovellettaisiin myös käsikäyttöiseen tai sellaiseen jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, kun tällaista liikkumisvälinettä kuljetetaan kävelynopeutta nopeammin. Ehdotetun tieliikennelain 45 §:n 2 momentin viimeisen virkkeen mukaan mainittua liikkumisvälinettä käyttävän on tällöin noudatettava polkupyöräilijöitä koskevia säännöksiä. Säännöstä ei sovellettaisi, kun liikkumisvälinettä kuljetetaan kävelynopeudella.

**12 §. Määritelmät.** Pykälän 3 kohtaan sisältyvä moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmä muutettaisiin vastaamaan ehdotettua ajoneuvolain 3 §:n 2 kohtaa ja tieliikennelain 2 a §:n 2 kohtaa. Luokkatunnusten asemesta määritelmässä käytettäisiin aikaisempaan tapaan ajoneuvoluokkien selväkielisiä nimiä.

L-luokan ajoneuvoista määritelmän ulkopuolelle jäisivät moottorilla varustetut polkupyörät (L1e-A). Lisäksi määritelmän ulkopuolelle jäisivät ehdotetussa ajoneuvolain 19 a §:ssä tarkoitettut kevyet sähköajoneuvot. Tarkoituksena on, että näiden ajoneuvojen kuljettajiin ei jatkossa sovellettaisi rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettua törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista, 3 §:ssä tarkoitettua rattijuopumusta, 4 §:ssä tarkoitettua törkeää rattijuopumusta, 8 §:ssä tarkoitettua kulkuneuvon luovuttamista juopuneelle, 10 §:ssä tarkoitettua kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta eikä 11 §:ssä tarkoitettua liikennepakoa tieliikenteessä koskevia rangaistus-säännöksiä. Tällaisen ajoneuvon kuljettaja voitaisiin kuitenkin tuomita esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tai liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla.

## **2 Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Ajoneuvolakiin tai tieliikennelakiin ei esitetä uusia valtuuksia tarkemmista säännöksistä ja määräyksistä. Nykyinen ajoneuvolain 27 a §:n 2 momenttiin sisältyvä valtuus tarkempien teknisten vaatimusten antamisesta Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä koskee myös tämän esityksen tarkoittamia kevyitä sähköajoneuvoja sekä uusien EU-asetusten mukaisia ajoneuvoja.

Lain muuttamisen yhteydessä päivitetäisiin ajoneuvolain nojalla annettua valtioneuvoston asetusta ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1270/2014) ottamaan huomioon myös kevyen sähköajoneuvon tekniset vaatimukset. Vaatimusten pohjana sovellettaisiin polkupyörien vaatimuksia, jolloin kevyissä sähköajoneuvoissa tulisi olla äänimerkinantolaitte sekä tarvittavat heijastimet ja valaisin pimeällä liikuttaessa. Lain velvoite käyttöjarruista laajennettaisiin koskemaan myös kevyitä sähköajoneuvoja, mutta erillisen jarrulaitteen sijasta kevyessä sähköajo-

neuvossa riittäisi myös sähkömoottori, jonka jarrutusvoima eli hidastuvuus on riittävä. Vastaavasti ohjauslaitteena hyväksyttäisiin myös vakausjärjestelmä, joka turvaa riittävän hallittavuuden.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön LiVM 19/2014 vp mukaisesti asetuksella olisi tarkoitus lisäksi täsmentää L-luokan EU-asetuksen mahdollistaman liikkumavaran käyttöä yksittäiskappaleiden osalta. Suomessa saisi jatkossa ottaa käyttöön yksilöllisesti valmistettuja moottoripyöriä lievennetyillä päästö- ja meluvaatimuksilla, jolloin vaatimustaso ja mittausmenetelmä ei aiheuttaisi merkittäviä lisäkustannuksia. Yksilöllisesti valmistettuna moottoripyöränä pidettäisiin sellaista ajoneuvoa, jonka osista vähintään 50 prosenttia ei olisi sarjavalmisteisia eli yli puolet osista tulisi olla omavalmisteisia. Yksilöllisesti valmistettuun toisessa ETA-maassa tai Ahvenanmaalla käyttöön otettuun moottoripyörään sovellettu vastaavan tason päästövaatimus tunnustettaisiin Suomessa ajoneuvolain 29 a §:n nojalla. Tällä hetkellä rakentelu tapahtuu pitkälti vanhojen päästövaatimusten aikaisten aihioiden ympärillä ja jatkossa tällaisia moottoripyöriä saisi käytännössä valmistaa myös uutena. Koska kyseisillä pyöriillä ei käytännössä ajeta paljon, päästövaikutukset nykytilanteeseen verrattuna jäisivät vähäiseksi. Rekisteröintikynnystä jatkossakin pitäisi korkealla se, että rekisteröitävästä moottoripyörästä joutuu maksamaan myös autoveroa.

Lisäksi päivitetäisiin tieliikennelain nojalla annettua valtioneuvoston asetusta ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992) L-luokan ja traktoreiden sekä niiden perävaunujen uusien luokakohtaisten enimmäisnopeuksien ja mittojen osalta vastaamaan EU-asetuksen sallimia rakenteellisia enimmäisnopeuksia.

Lisäksi vahvistettaisiin enimmäismitat ja massat myös kevyille ajoneuvoille. Kevyen sähköajoneuvon enimmäisleveys olisi 0,8 metriä mikä vastaisi kevyen liikenteen väylien nykyistä ohjemitoitusta. Polkupyörällä ja sen perävaunulla kuljettaminen sallittaisiin aiempaa isommillä massoilla, jos polkupyörä ja perävaunu olisi silti riittävästi hallittavissa. Tällaisten kuormapyörien yleistyminen on ollut nopeaa muualla Euroopassa. Suojakypärän käyttövaatimus laajennettaisiin jatkossa koskemaan kaikkia avonaisella korilla varustettuja ohjaustangolla ja satulamallisilla istuimilla varustettuja mönkijöitä ja nelipyöriä ja turvavyön käyttövelvoite laajennettaisiin niihin ajoneuvoihin, joissa turvavyö on pakollisena varusteena asennettu.

Valtioneuvoston asetukseen ajoneuvojen hyväksynnästä (1244/2002) tehtäisiin tarvittavat lakimuutoksia vastaavat muutokset tyyppihyväksyntämenettelyihin uusien EU-asetusten johdosta.

### **3 Voimaantulo**

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian mutta kuitenkin viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016.

Traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetuksen tarkoittamien ajoneuvojen sekä L-luokan EU-asetuksen tarkoittamien L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvojen pakollinen soveltaminen uusien tyyppien tyyppihyväksyntöihin alkaa 1 päivänä tammikuuta 2016, josta päivästä laki ehdotetaan viimeistään tulemaan voimaan.

EU-asetukset, joita lain muutokset pääsääntöisesti koskevat ovat jo tulleet voimaan ja valmistajat voivat soveltaa niitä jo vapaaehtoisesti. Jos koko lakia ei saada voimaan heti sen julkaisemisen jälkeen, tulisi siksi lain 32 §:n 1 momentissa säädetty yksittäisen L1e-A-luokan ajoneuvon vapautusta tyyppihyväksyntävelvollisuudesta sekä 64 a §:n 6 ja 7 kohdissa säädetty L1e-A-luokan ajoneuvon ja kevyen sähköajoneuvon vapautusta rekisteröintivelvollisuudesta

## HE 24/2015 vp

voida soveltaa heti lain julkaisemispäivänä, tarpeettoman rekisteröintiin liittyvän hallinnollisen työn välttämiseksi.

Uusi 95 a § tulisi kuitenkin voimaan vasta 20 päivänä toukokuuta 2018. Sekä uudessa katsastusdirektiivissä että uudessa tienvarsitarkastusdirektiivissä edellytetään, että kyseisten direktiivien täytäntöönpanemiseksi annettuja säännöksiä ja määräyksiä on sovellettava mainitusta ajankohdasta lukien. Direktiivien mukaan yhteyspistetiedot on kuitenkin toimitettava komissiolle jo viimeistään 20 päivänä toukokuuta 2015.

Koska EU-asetuksen mukainen EU-tyyppihyväksyntä tulee pakolliseksi tietyille ajoneuvoille vasta siirtymäajan jälkeen, nämä siirtymäajat hyödynnettäisiin ajoneuvolaissa täysimääräisesti. Siirtymäsäännöksenä säädettäisiin, että L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvon uusien ajoneuvotyyppien tyyppihyväksyntään ja L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvon ensimmäiseen käyttöönottoon ja voimassaolevan tyyppihyväksynnän laajennuksiin EU-asetusta ei sovellettaisi kuin vasta 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen, johon asti tulisi voida soveltaa voimassa olevia kansallisia vaatimuksia.

Ensimmäistä kertaa käyttöönotettavaan T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin sekä L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvoon sekä näiden ajoneuvojen voimassaolevien tyyppihyväksyntöjen laajennuksiin voitaisiin soveltaa tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2017. Tämä tarkoittaa että liikennetraktoreita voitaisiin ottaa käyttöön 14 a §:n estämättä 31 päivään joulukuuta 2017. Kansallisia tyyppihyväksyntöjä uusille liikennetraktortyypeille ei voisi kuitenkaan myöntää 2015 jälkeen.

Edellä mainittujen siirtymäaikojen jälkeenkin L- ja T-luokan ajoneuvoon saisi soveltaa 69 §:ssä säädettyjä vaatimuksia ja ottaa käyttöön sarjojen viimeisiä ajoneuvoja 69 §:n sääntösten mukaisesti.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 13 §,  
muutetaan 2 §:n 2 momentti, 3 §:n 2, 7 ja 18 kohta, 10 §:n 1 momentti, 11, 12 ja 14 §,  
16 §:n 1 momentti, 19 §:n 1 momentti, 30 §:n 1 ja 2 momentti, 31, 32, 32 a, 34 ja 35 §, 39 §:n  
2 momentti, 39 a §, 42 §:n 1 momentti, 44 §, 44 b §:n 1 momentti, 46 §:n 1 momentti, 46 b §,  
47 §:n 1 momentti, 47 a, 64 a ja 69 §, 71 §:n 2 momentti, 80 §:n 1 momentti, 81 §:n 1 ja 2  
momentti, 86 §:n 1 momentti, 96 §:n 1 momentin 16 kohta ja 3 momentti,  
sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 2, 7 ja 18 kohta, 30 §:n 1 ja 2 momentti, 32 a ja 35 §, 39 §:n  
2 momentti, 39 a §, 42 §:n 1 momentti, 44 §, 44 b §:n 1 momentti, 46 §:n 1 momentti, 46 b,  
47 a ja 64 a §, 81 §:n 1 ja 2 momentti laissa 226/2009, 14 §, 19 §:n 1 momentti, 31, 32 ja 34 §,  
47 §:n 1 momentti, 69 § sekä 80 §:n 1 momentti laissa 1042/2014, 86 §:n 1 momentti laissa  
276/2010, sekä 96 §:n 1 momentin 16 kohta ja 3 momentti laissa 768/2010, sekä  
lisätään lakiin uusi 2 a, 14 a, 19 a ja 95 a § seuraavasti:

#### 2 §

*Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot*

---

Tätä lakia ei myöskään sovelleta sellaiseen jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikku-  
misvälineeseen, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin raken-  
teellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, eikä sellaiseen liikkumisen apuvälinee-  
seen, potkukelkkaan, leikkiajoneuvoon ja vastaavaan laitteeseen, jota ei ole varustettu mootto-  
rilla.

#### 2 a §

*Ajoneuvoihin sovellettavia Euroopan unionin asetuksia*

EY-tyyppihyväksyttävien uusien autojen ja niiden perävaunujen luokituksen perusteista,  
tyyppihyväksyntämenettelyistä, pieninä sarjoina valmistettuja ajoneuvoja koskevista määrälli-  
sistä rajoituksista sekä eräistä teknisistä vaatimuksista säädetään puitteiden luomisesta mootto-  
riaajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien,  
osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) annetun Euroopan par-  
lamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY nojalla annetuissa Euroopan unionin asetuksis-  
sa.

Kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnas-  
ta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 2 artiklassa tar-  
koitettujen EU-tyyppihyväksyttävien uusien ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien, osien,  
erillisten teknisten yksiköiden varusteiden hyväksyntään liittyvistä hallinnollisista ja teknisistä  
vaatimuksista sekä markkinavalvonnasta säädetään mainitussa asetuksessa.

## HE 24/2015 vp

Maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 167/2013 2 artiklassa tarkoitettujen EU-tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien, osien, ja erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden hyväksyntään liittyvistä hallinnollisista ja teknisistä vaatimuksista sekä markkinavalvonnasta säädetään mainitussa asetuksessa.

### 3 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo ja moottoripyörä sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

---

7) *tyyppihyväksynnällä* menettelyä, jossa tyyppihyväksyntäviranomainen varmentaa ajoneuvotyyppin, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset;

---

18) *osalla* ajoneuvon osaksi tarkoitettua laitetta, joka voidaan irrottaa ajoneuvosta tai asentaa siihen ja joka voidaan tyyppihyväksyä erillisenä sekä 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa Euroopan unionin asetuksissa tarkoitettua komponenttia;

---

## 2 luku

### **Ajoneuvojen perusluokitus**

#### 10 §

##### *Auto*

M- ja N-luokan ajoneuvo (*auto*) on henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. M- ja N-luokan ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 11 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi, 14 tai 15 §:n nojalla traktoriksi tai moottorityökoneeksi taikka 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi.

---

#### 11 §

##### *L-luokan ajoneuvot*

L-luokan ajoneuvoja ovat tiellä käytettäväksi tarkoitettut seuraavassa taulukossa mainitut ajoneuvot:

HE 24/2015 vp

Luokka	Luokan nimi	Alaluokka	Alaluokan nimi	Alaluokan tarkempi jaottelu
L1e	kevyt kaksipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo	L1e-A	moottorilla varustettu polkupyörä	
		L1e-B	kaksipyöräinen mopo	
L2e	kolmipyöräinen mopo	L2e-P	kolmipyöräinen henkilömopo	
		L2e-U	kolmipyöräinen tavaramopo	
L3e	kaksipyöräinen moottoripyörä	L3e-A1	pienitehoinen moottoripyörä	
		L3e-A2	keskitehoinen moottoripyörä	
		L3e-A3	suuritehoinen moottoripyörä	
L4e	sivuvaunullinen kaksipyöräinen moottoripyörä			
L5e	moottorikäyttöinen kolmipyörä	L5e-A	kolmipyörä	
		L5e-B	hyötykolmipyörä	
L6e	kevyt nelipyörä	L6e-A	kevyt maantiemönkijä	
		L6e-B	mopoauto	L6e-BP (henkilömopoauto) L6e-BU (tavaramopoauto)
L7e	raskas nelipyörä	L7e-A	maantiemönkijä	alaluokan L7e-A1 ajoneuvo
				alaluokan L7e-A2 ajoneuvo
		L7e-B	maastomönkijä	L7e-B1 (tavallinen maastomönkijä)
				L7e-B2 (rinnakkain istuttava mönkijä)
		L7e-C	nelipyörä	L7e-CP (henkilönelipyörä) L7e-CU (tavaranelipyörä)

12 §

*L-luokan ajoneuvon luokan määräytyminen*

Ensimmäistä kertaa Suomessa käyttöön otettavan muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyt L-luokan ajoneuvon luokkana ja alaluokkina käytetään 2 a §:n 2 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen liitteen I luokitusperusteiden mukaista luokkaa ja alaluokkia.

Käytössä olevan L-luokan ajoneuvon luokkana ja alaluokkina käytetään ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton yhteydessä sille määriteltyä tai jos ajoneuvo on rekisteröity, sille rekisteriin merkittyä luokkaa ja alaluokkaa.

14 §

*Traktorit ja niiden perävaunut sekä vedettävät vaihdettavat laitteet*

T- ja C-luokan ajoneuvo on moottorikäyttöinen maa- ja metsätaloudessa käytettäväksi tarkoitettu pyörillä tai telaketjuilla varustettu ajoneuvo, joka luokitellaan seuraavasti:

1) T1-luokan pyörillä varustetut ja C1-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden pienin raideväli on vähintään 1 150 millimetriä ja omamassa ajokuntoisena yli 600 kiloa;

2) T2-luokan pyörillä varustetut ja C2-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden pienin raideväli on alle 1 150 millimetriä ja omamassa ajokuntoisena yli 600 kiloa;

3) T3-luokan pyörillä varustetut ja C3-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden omamassa ajokuntoisena on enintään 600 kiloa;

4) T4-luokan pyörillä varustetut ja C4-luokan telaketjuilla varustetut erikois-käyttöön tarkoitettut traktorit.

Traktorien perävaunut luokitellaan seuraavasti:

1) R1-luokan perävaunu, jonka akselimassojen summa on enintään 1 500 kiloa;

2) R2-luokan perävaunu, jonka akselimassojen summa on yli 1 500 kiloa, mutta enintään 3 500 kiloa;

3) R3-luokan perävaunu, jonka akselimassojen summa on yli 3 500 kiloa, mutta enintään 21 000 kiloa;

4) R4-luokan perävaunu, jonka akselimassojen summa on yli 21 000 kiloa.

Vedettävät vaihdettavissa olevat laitteet luokitellaan seuraavasti:

1) S1-luokan vedettävä vaihdettavissa oleva laite, jonka akselimassojen summa on enintään 3 500 kiloa;

2) S2-luokan vedettävä vaihdettavissa oleva laite, jonka akselimassojen summa on yli 3 500 kiloa.

Traktoreiden ja niiden perävaunujen sekä vedettävien vaihdettavissa olevien laitteiden luokan perään merkitään kirjain a, jos ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa tai kirjain b, jos ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 kilometriä tunnissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä traktorien alaluokista.

14 a §

*Traktorin ja sen perävaunun sekä vedettävän vaihdettavan laitteen luokan määräytyminen*

## HE 24/2015 vp

Ensimmäistä kertaa Suomessa käyttöön otettavan muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyin traktorin ja sen perävaunun sekä vedettävän vaihdettavan laitteen luokkana ja alaluokkina käytetään 2 a §:n 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen liitteen I luokitusperusteiden mukaista luokkaa ja alaluokkia.

Käytössä olevan traktorin ja sen perävaunun sekä vedettävän vaihdettavan laitteen luokkana ja alaluokkina käytetään ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton yhteydessä sille määriteltyä tai jos ajoneuvo on rekisteröity, sille rekisteriin merkittyä luokkaa ja alaluokkia.

### 16 §

#### *Maastoajoneuvo*

*Maastoajoneuvolla* tarkoitetaan moottorirekeä, ilmatyynyalusta tai muuta henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka muita ajoneuvoja vetämään valmistettua jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Maastoajoneuvolla ei kuitenkaan tarkoiteta ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi myös muulla tiellä eikä ajoneuvoa, joka on EY- tai EU-tyyppihyväksytty 10, 11 tai 14 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoluokkaan tiellä käytettäväksi.

---

### 19 §

#### *Muut moottorittomat ajoneuvot*

*Polkupyörällä* tarkoitetaan

1) yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua polkimin tai käsimmin varustettua ajoneuvoa, joka voi myös olla varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.

2) sellaista potkupyörää tai muuta vastaavaa moottoritonta ajoneuvoa, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää heijastin- ja valaisinvaatimusten sekä muiden polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten täyttymistä.

---

### 19 a §

#### *Kevyt sähköajoneuvo*

*Kevyellä sähköajoneuvolla* tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin 19 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai 11 §:ssä tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka moottorin suurin nimellisteho on enintään 1 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyeen sähköajoneuvoon sovelletaan moottorittoman ajoneuvon vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin lainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä kevyen sähköajoneuvon luokittelusta.

### 30 §

#### *Tyyppihyväksyntä*

*EU- ja EY-tyyppihyväksynnällä* tarkoitetaan uusien ajoneuvojen ja niiden järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää, jotka perustuvat seuraaviin Euroopan unionin säädöksiin:

1) 2 a §:n 1 momentissa mainittu Euroopan unionin direktiivi M-, N- ja O-luokan ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-tyyppihyväksynnän osalta;

2) 2 a §:n 2 momentissa mainittu Euroopan unionin asetus L-luokan ajoneuvojen, sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EU-tyyppihyväksynnän osalta;

3) 2 a §:n 3 momentissa mainittu Euroopan unionin asetus T-, C-, R- ja S -luokan ajoneuvojen, sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EU-tyyppihyväksynnän osalta.

*EY-piensarjatyyppeihin* tarkoitetaan ajoneuvolle 2 a §:n 1 momentissa mainitun Euroopan unionin direktiivin mukaisesti myönnettävää EY-tyyppihyväksyntää, joka myönnetään sellaista tyyppiä olevalle uudelle ajoneuvolle, jota valmistetaan rajoitettu määrä.

---

### 31 §

#### *Tyyppihyväksynnän soveltamisala*

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää EY- ja EU-tyyppihyväksynnän järjestelmälle, osalle, erilliselle tekniselle yksikölle, M-, N-, O-, L-, T-, C-, R- ja S -luokan ajoneuvolle sekä moottorityökoneelle. M-, N-, L-, T-, C-, R- ja S -luokan ajoneuvolle, jolle ei ole myönnetty EU-tyyppihyväksyntää, voidaan myöntää kansallinen piensarjatyyppeihin tyyppihyväksyntä. Kansallinen tyyppihyväksyntä myönnetään muulle tieliikenteeseen tarkoitettulle ajoneuvolle ja varusteelle sekä moottorityökoneelle. Kansallista tyyppihyväksyntää ei kuitenkaan myönnetä liikenne- ja viestintäministeriön tyyppihyväksynnässä sovelletaan 30 §:n 1 momentissa mainittuihin säädöksiin perustuvia määrällisiä rajoituksia. E-tyyppihyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle.

### 32 §

#### *Tyyppihyväksyntävelvollisuus*

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O - ja T- luokan ajoneuvon sekä muun L-luokan ajoneuvon kuin yksittäisen L1e-A-alaluokan ajoneuvon tulee olla EY- tai EU-tyyppihyväksytty tai piensarjatyyppeihin tyyppihyväksytty.

Edellä 1 momentissa mainittuun ajoneuvoluokkaan kuuluvaan ajoneuvoon, C-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitettuna erikseen myytävän järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tulee olla tyyppihyväksytty. Edellä 30 §:n 1 momentissa tarkoitettujen säädösten mukaisesti tästä voidaan kuitenkin valtioneuvoston asetuksella säätää poikkeuksia L-, C- ja T-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitettuna järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella M-, N- ja O-luokan ajoneuvoon tarkoitettuna järjestelmien, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta.

Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta keskeisiltä ajoneuvon käyttöön liittyviltä osilta, järjestelmiltä ja erillisiltä teknisiltä yksiköiltä sekä varusteilta edellytetään tyyppihyväksyntää. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä tyyppihyväksyntävelvollisuudesta.

Edellä 1 momentista poiketen seuraavien uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus saadaan todeta rekisteröintikatsastuksessa:

1) tieliikennekäyttöön yksittäiskappaleena valmistettu tai maahantuotu muu L-luokan ajoneuvo kuin L1e-A-alaluokan ajoneuvo, T- tai C-luokan ajoneuvo, jota ei ole EY- tai EU-tyyppihyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypihyväksytty;

2) sellainen toisessa ETA-valtiossa, Turkissa tai Ahvenanmaan maakunnassa kansallisesti piensarjatyypihyväksytty M-, N-, O-, T- tai C-luokan ajoneuvo tai muu L-luokan ajoneuvo kuin L1e-A-alaluokan ajoneuvo, jonka kansallisen piensarjatyypihyväksynnän Suomi on 39 a §:n 2 momentissa tai 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitussa Euroopan unionin asetuksessa tarkoitettulla tavalla tunnustanut;

3) toisessa ETA-valtiossa, Turkissa tai Ahvenanmaan maakunnassa yksittäishyväksytty M-, N- ja O-luokan ajoneuvo;

4) monivaiheisen tyyppihyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut muu kuin M-, N- tai O-luokan ajoneuvo.

M-, N- ja O-luokan ajoneuvon yksittäishyväksyntäoikeudesta säädetään 50 b §:ssä.

### 32 a §

#### *Valmistajan vastuu tyyppihyväksyntäviranomaiselle*

Muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyin ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen valmistaja vastaa 34 §:ssä mainitulle tyyppihyväksyntäviranomaiselle valmistamansa tuotteen tyyppihyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta riippumatta siitä, onko valmistaja osallistunut tuotteen kaikkiin valmistusvaiheisiin. Monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä kukin valmistaja vastaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle ajoneuvon hyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta niiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden osalta, jotka on lisätty tai joita on muutettu kyseisessä ajoneuvon valmistusvaiheessa.

### 34 §

#### *Tyyppihyväksyntäviranomainen*

M-, N-, L-, O-, T-, C-, R- ja S-luokan luokan ajoneuvon, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon sekä näiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden tyyppihyväksyntäviranomainen Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

### 35 §

#### *Tyyppihyväksynnän myöntäminen*

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää muun tyyppihyväksynnän kuin L-, T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvon tai järjestelmän EU-tyyppihyväksynnän sellaiselle valmiille ajoneuvotyypille ja järjestelmälle, joka on ajoneuvon valmistajan esittämien valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää valmiille ajoneuville tai järjestelmälle asetetut vaatimukset. Tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisen edellyttämistä toimista ennen tyyppihyväksynnän myöntämistä säädetään 45 ja 46 §:ssä.

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää auton ja sen perävaunun monivaiheisen tyyppihyväksynnän keskeneräiselle ajoneuvotyypille, joka on valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää ajoneuville asetetut vaatimukset ajoneuvotyypin valmistusvaiheen mukaisesti.

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää muuhun kuin L-, T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvoon tarkoitettun osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen tyyppihyväksynnän osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen tyypille, joka on valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää osalle, erilliselle tekniselle yksikölle tai varusteelle asetetut vaatimukset.

Muusta tyyppihyväksynnästä kuin L-, T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvon EU-tyyppihyväksynnästä annetaan tyyppihyväksyntätodistus. Hyväksyntään voidaan tarvittaessa liittää rajoituksia ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen käytölle ja järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen asennusta koskevia, turvallisuusvaatimuksista tai osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen ominaisuuksista johtuvia ehtoja.

Hyväksynnän myöntämiseen sovelletaan auton ja sen perävaunun EY-tyyppihyväksynnän ja kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän osalta 2 a §:n 1 momentissa mainitun direktiivin mukaista menettelyä. E-tyyppihyväksynnän osalta sovelletaan Geneven sopimuksen mukaista menettelyä.

39 §

*Tyyppihyväksyntärekisteri*

---

Tyyppihyväksyntärekisterin sisältämiä liike- ja ammattisalaisuuksia sisältäviä tietoja saa sa-  
lassapitovelvollisuuden estämättä antaa:

- 1) katsastuksen suorittajalle laissa tai sen nojalla säädettyjä katsastustehtäviä varten;
- 2) sopimusrekisteröijälle laissa tai sen nojalla säädettyjä rekisteröintitehtäviä varten;
- 3) tuotannon vaatimustenmukaisuutta tuotteen valmistajan kanssa tehdyn sopimuksen nojal-  
la valvovalle tutkimuslaitokselle valvontatehtäviä varten;
- 4) yksittäishyväksynnän myöntäjälle ajoneuvon yksittäishyväksyntää varten;
- 5) teknisen tienvarsitarkastuksen suorittajalle tekniseen tienvarsitarkastukseen liittyviä teh-  
täviä varten;
- 6) toisen ETA-valtion hyväksyntäviranomaiselle hyväksynnän vastavuoroista tunnustamista  
varten tai toisen ETA-valtion markkinavalvontaviranomaiselle markkinavalvontaa varten.

39 a §

*Tyyppihyväksynnän tunnustaminen*

Suomi tunnustaa toisen ETA-valtion, Turkin tai Ahvenanmaan maakunnan 30 §:n 1 momen-  
tissa tarkoitettujen säädösten mukaisesti valmiille ajoneuvolle, järjestelmälle, osalle, erilliselle  
tekniselle yksikölle tai varusteelle myöntämän EY- tai EU-tyyppihyväksynnän ja E-  
tyyppihyväksynnän sekä monivaiheisesti tyyppihyväksyttävän ajoneuvon valmiille valmistus-  
vaiheelle myöntämän EY-EU- tai E-tyyppihyväksynnän.

Suomi tunnustaa toisen ETA-valtion, Turkin ja Ahvenanmaan maakunnan 30 §:n 1 momen-  
tissa tarkoitettujen säädösten mukaisesti ajoneuvolle myöntämän kansallisen piensarjatyypin  
hyväksynnän, jollei ole perusteltua syytä epäillä, että tekniset säännökset, joiden mukaan hy-  
väksyntä on myönnetty, eivät vastaa vähintään Suomessa voimassa olevia kansallista piensar-  
jatyypin hyväksyntää koskevia teknisiä vaatimuksia.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa menettelyistä, määräajoista ja oikeudesta  
saada teknisiä tietoja hyväksyntäasiakirjoista, jotka koskevat:

- 1) tunnustamisen myöntämistä toisen ETA-valtion, Turkin tai Ahvenanmaan maakunnan  
myöntämälle kansalliselle piensarjatyypin hyväksynnälle;
- 2) tunnustamisen hakemista toiselta ETA-valtiolta, Turkilta tai Ahvenanmaan maa-  
kunnalta Suomessa myönnetylle kansalliselle piensarjatyypin hyväksynnälle;
- 3) Suomessa kansallisesti tyyppihyväksytyn ajoneuvon myyntiä, rekisteröintiä tai käyttöön-  
ottoa toisessa ETA-valtiossa, Turkissa tai Ahvenanmaan maakunnassa.

42 §

*Suomessa hyväksytyin tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämät toimet*

Jos tyyppi hyväksyntäviranomainen havaitsee tai saa tiedon, että sen hyväksymä muu kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti tyyppi hyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypin hyväksytty ajoneuvo, osa, erillinen tekninen yksikkö tai varuste ei ole hyväksyntäviranomaisen hyväksymän tyyppin vaatimusten mukainen, tyyppi hyväksyntäviranomaisen on toteutettava aiheelliset toimenpiteet varmistaakseen, että valmistetut ajoneuvot, osat, erilliset tekniset yksiköt tai varusteet saadaan jälleen hyväksytyin tyyppin vaatimusten mukaisiksi. Tässä tarkoituksessa tyyppi hyväksyntäviranomaisella on oikeus:

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

44 §

*Toisessa valtiossa hyväksytyin tyyppin vaatimustenvastaisuus*

Jos tyyppi hyväksyntäviranomainen arvioi, että muun säädöksen kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun asetuksen mukaisesti toisessa ETA-valtiossa tai Turkissa tyyppi hyväksytty tai, jos kyse on Geneven sopimuksen nojalla myönnetystä hyväksynnästä, asianomaista E-sääntöä soveltavassa valtiossa tyyppi hyväksytty vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustettu ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö ei ole hyväksytyin tyyppin vaatimusten mukainen, tyyppi hyväksyntäviranomaisen on pyydettävä tyyppi hyväksynnän antanutta valtiota tarkastamaan, että valmistetut ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat hyväksytyin tyyppin vaatimusten mukaisia.

44 b §

*Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus*

Jos valvontaviranomainen havaitsee tai saa tiedon sellaisen muuhun kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti EU-tyypin hyväksytyin ajoneuvoon tarkoitettun 6 §:n 3 momentissa tarkoitettun osan tai erillisen teknisen yksikön, jonka ei tarvitse olla erikseen liikennekäyttöön hyväksytty, taikka vaatimustenvastaisen polkupyörän maahantuonnista, valmistuksesta Suomessa myytäväksi, kaupan pitämisestä, myynnistä tai muusta luovuttamisesta, valvontaviranomaisen on meneteltävä siten kuin 42 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään.

46 §

*Tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta tehtävä sopimus*

Tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämiseksi hyväksyntäviranomainen voi ennen tyyppihyväksynnän myöntämistä edellyttää hyväksynnän hakijaa tekemään sopimuksen tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta. EY-, EU- tai E-tyyppihyväksynnän hakijan on tehtävä sopimus nimetyn tutkimuslaitoksen kanssa ja kansallisen tyyppihyväksynnän hakijan joko nimetyn tutkimuslaitoksen tai 48 §:ssä tarkoitetun hyväksytyt asiantuntijan kanssa. Sopimus on liitettävä tyyppihyväksyntähakemusta koskeviin asiakirjoihin.

---

46 b §

*Tyyppihyväksynnän voimassaolon päättyminen*

Muun kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti EU-tyyppihyväksytyt ajoneuvon tyyppihyväksynnän voimassaolo päättyy, jos:

- 1) tulee voimaan uusi ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa koskeva säännös tai määräys eikä tyyppihyväksyntää ole päivitetty sitä vastaavaksi;
- 2) tyyppihyväksytyt ajoneuvon tuotanto lopetetaan pysyvästi;
- 3) 78 §:ssä tarkoitetun luvan voimassaolo päättyy; tai
- 4) tyyppihyväksyntäviranomainen peruuttaa tyyppihyväksynnän.

Ajoneuvon tyyppihyväksynnän haltijan on viipymättä ilmoitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle 1 momentin 1 ja 2 kohdan mukaisesta tyyppihyväksynnän voimassaolon päätymisestä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksynnän voimassaolon päätymisestä.

47 §

*Nimetty tutkimuslaitos*

Nimetty tutkimuslaitos tekee vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi 36 §:ssä tai 50 e §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja, 45 §:n 4 momentissa tarkoitettuja tuotannon laadunvalvontaan liittyviä menettelyjä koskevia tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja taikka 78 §:n 2 momentissa tarkoitettujen osien tai varusteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa edellytettäviä testejä ja arviointeja. Nimetyksi tutkimuslaitokseksi voidaan erityisestä syystä hyväksyä määräajaksi. Valmistaja voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi vain, jos kyseistä teknistä vaatimusta koskevassa Euroopan unionin säädöksessä niin säädetään. Tyyppihyväksyntäviranomainen voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi, jos se täyttää tässä pykälässä säädetyt vaatimukset ellei toimintaa ole 2 a §:ssä tarkoitetussa Euroopan unionin asetuksessa muutoin rajattu.

---

47 a §

*Nimetyt tutkimuslaitoksen pätevyysarviointi*

Muun tutkimuslaitoksen kuin 2 a §:ssä tarkoitetun Euroopan unionin asetuksen mukaisen EY- tai EU-tyyppihyväksynnän testausta tekevän tutkimuslaitoksen pätevyysarvioimiseksi

tyyppihyväksyntäviranomaisen tulee perustaa arviointiryhmä, jonka jäsenet ovat riippumattomia toiminnasta, jota arvioidaan, ja jonka jäsenillä on erityis-osaamista siltä tekniseltä alalta, jolla tutkimuslaitos harjoittaa toimintaa. Arviointi-ryhmän tutkimuslaitoksen nimeämistä koskevan päätöksen tulee perustua arviointiraporttiin, joka muodostuu nimeämistä hakevan tutkimuslaitoksen toimittamien asiakirjojen tiedoista ja laitoksen arvioinnista paikan päällä. Arvioinnin osana hyväksytään tutkimuslaitoksen pätevyyden ja laitoksessa tehtävän toiminnan arvioinnin korvaavana voimassa oleva 47 §:n 2 momentissa mainitun standardin vaatimusten täyttämistä osoittava akkreditointitodistus.

Muuta testausta kuin 2 a §:ssä tarkoitetun Euroopan unionin asetuksen mukaista EY- tai EU-tyyppihyväksynnän testausta tekevän nimetyn tutkimuslaitoksen pätevyysalueen tulee kattaa kaikki ne säännökset ja toiminta, joiden mukaista nimeämistä tutkimuslaitos hakee. Henkilö, joka tekee testejä vaatimustenmukaisuuden arviointia varten, ei saa toimia saman toimeksiantajan lukuun tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan johtavana arvioijana.

Muuta testausta kuin 2 a §:ssä tarkoitetun Euroopan unionin asetuksen mukaista EY- tai EU-tyyppihyväksynnän testausta tekevällä nimetyllä tutkimuslaitoksella tulee olla toimintansa laajuutta vastaava vastuuvakuutus toiminnastaan valmistajalle ja kolmansille osapuolille aiheutuvien muiden kuin välillisten vahinkojen korvaamiseksi.

#### 64 a §

##### *Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta*

Edellä 8 §:ssä tarkoitettu rekisteröintivelvollisuus ja 64 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus eivät koske:

- 1) muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa;
- 2) sadon tuottamiseen, sadonkorjaukseen tai tienpitoon rakennettua tai varustettua moottorityökoneita eikä kävellen ohjattavaksi tarkoitettua traktoria tai vastaavaa moottorityökoneita;
- 3) perävaunua, joka on tarkoitettu kytkettäväksi L-luokan ajoneuvoon, traktoriin, moottorityökoneeseen tai maastoajoneuvoon;
- 4) hinattavaa laitetta lukuun ottamatta autoon kytkettävää hinattavaa laitetta;
- 5) rekeä;
- 6) L1e-A-luokan moottorilla varustettua polkupyörää;
- 7) kevyttä sähköajoneuvoa.

#### 69 §

##### *Sarjan viimeiset ajoneuvot*

Hyväksyntäviranomainen voi ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan hakemuksesta myöntää poikkeuksen ajoneuvon rakennetta ja varusteita koskevasta Euroopan unionin säädöksiin perustuvista vaatimuksista, jollei niissä toisin säädetä:

- 1) enintään 6 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 7 kuukauden ajaksi valmiille moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;
- 2) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 13 kuukauden ajaksi monivaiheisen tyyppihyväksynnän perusteella hyväksyttävälle, moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;
- 3) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta valmiille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille;
- 4) enintään 18 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppihyväksynnän tuloksena valmistuneille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille edellisellä kalenterivuonna tai edellisen 12 kuukauden aikana Suomessa käyttöön otetuista M1-luokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista ja enintään 30 prosentille kuhunkin muuhun ajoneuvoluokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista pyöristettynä ylöspäin lähimpään kokonaislukuun. Vaihtoehtoisesti 1 momentissa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää enintään 100 saman valmistajan samaan ajoneuvoluokkaan valmistamalle M-, N- ja O-luokan ajoneuvolle sekä enintään 20 saman valmistajan samaan ajoneuvoluokkaan valmistamalle moottorityökoneelle ja maastoajoneuvolle.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettua poikkeusta sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin:

- 1) jotka olivat ETA-valtion alueella, kun tyyppihyväksynnän voimassaolo loppui;
- 2) jotka on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai kansallisen tyyppihyväksynnän voimassaoloa osoittavalla todistuksella, joka oli annettu kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnän ollessa vielä voimassa; ja
- 3) joita ei ollut vielä rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.

Teknisestä menettelystä, sovellettavista määräajoista ja poikkeuksesta rekisteriin tehtävästä merkinnästä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 71 §

### *Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet*

---

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 tällaista todistusta tai muuta asiakirjaa mukanaan.

2) poliisimiehellä, tullimiehellä ja rajavartiomiehellä sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla katsastuksella suorittavalla henkilöllä on oikeus päästä ajoneuvoon sisälle ja tarkastaa se sekä tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa; ajoneuvon tarkastusta ei kuitenkaan saa ulottaa ajoneuvossa oleviin asumiseen käytettäviin tiloihin, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

---

## 80 §

### *Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö*

Jos tyyppihyväksyntäviranomainen arvioi, että jokin 30 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettussa säädöksessä tarkoitettu ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenne- tai työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, tyyppihyväksyntäviranomainen voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää ensirekisteröimästä ja myymästä tällaista ajoneuvoa, järjestelmää, osaa tai erillistä teknistä yksikköä. Tyyppihyväksyntäviranomaisen on viipymättä salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoitettava tästä muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille, Euroopan komissiolle ja, jos 30 §:n 1 momentin 1 koh-

dassa tarkoitettussa säädöksessä niin edellytetään, ajoneuvon valmistajalle sekä ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt.

---

81 §

*Suomessa hyväksytyin tyypin ja yksittäishyväksytyin ajoneuvon vaarallisuuden edellyttämät toimet*

Jos Suomessa tyyppihyväksyty muu ajoneuvo kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti EU-tyyppihyväksyty ajoneuvo tai kansallisesti piensarjatyypin hyväksyty tai yksittäishyväksyty ajoneuvo taikka muuhun kuin mainitun EU-asetuksen mukaisesti tyyppihyväksytyyn ajoneuvoon tarkoitettu järjestelmä, osa, erillinen tekninen yksikkö tai varuste aiheuttaa 80 §:n 1 momentissa tarkoitettua vaaraa, tyyppihyväksyntäviranomaisen on varmistuttava siitä, että vaara saadaan poistettua. Tässä tarkoituksessa tyyppihyväksyntäviranomaisella on oikeus:

1) kieltää tilapäisesti tai pysyvästi vaarallisen ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistus, kaupan pitäminen, ensirekisteröinti, myynti ja muu luovuttaminen sekä käyttö;

2) vaatia sellaisten muutosten tekemistä ajoneuvoon, järjestelmään, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön, että vaara poistuu ja vaatia tuloksen osoittamista;

3) velvoittaa ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistaja, maahantuoja tai myyjä julkisesti ilmoittamaan ajoneuvoon, järjestelmään, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön liittyvästä vaarasta sekä tarvittaessa itse antaa tällainen ilmoitus valmistajan, maahantuojan tai myyjän kustannuksella;

4) velvoittaa valmistaja, maahantuoja tai myyjä korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos tyyppihyväksyntäviranomainen käyttää jotakin 1–3 kohdassa tarkoitettua oikeutta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen valmistajan, maahantuojan tai myyjän tulee viivytyksettä ilmoittaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle sellaisesta vaarasta koskevasta tiedosta, joka voi johtaa 1 momentin 1–3 kohdan mukaiseen toimintaan.

---

86 §

*Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu*

Jos Suomessa liikenteessä käytettäväksi hyväksytyssä muussa ajoneuvotyyppissä kuin 2 a §:ssä tarkoitettun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti EY- tai EU-tyyppihyväksytyssä M-, N-, O- tai L-luokan ajoneuvotyyppissä tai osassa tällaista tyyppiä olevista ajoneuvoista todetaan virhe tai poikkeama, joka aiheuttaa vakavaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai huomattavaa haittaa ympäristölle taikka terveydelle, ajo-neuvon valmistajan, valmistajan edustajan ja maahantuojan tulee ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle kaikki voimassa olevat takaisinkutsukampanjat, korjattavat kohteet ja suoritettun korjauksen tunnistusmerkinnät heti, kun ajoneuvon valmistaja on aloittanut tällaisen ajoneuvotyyppin takaisinkutsukampanjan Suomessa tai muualla ETA-valtion alueella. Ajoneuvon valmistaja, valmistajan edustaja ja maahantuoja ovat velvollisia huolehtimaan siitä, että virhe tai poikkeama korjataan kaikista Suomessa käytössä olevista ajoneuvoista. Ajoneuvon valmistajan, valmistajan edustajan ja maahantuojan tulee ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, kun takaisinkutsukampanja on suoritettu ja kaikki ajoneuvot korjattu.

---

95 a §

*Ajoneuvon katsastuksiin ja teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvä yhteyspiste*

Liikenteen turvallisuusvirasto toimii moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU 15 artiklassa sekä unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/47/EU 17 artiklassa tarkoitettuna yhteyspisteenä.

Liikenteen turvallisuusvirasto toimittaa 1 momentissa tarkoitettusta nimeämisestä ilmoituksen Euroopan komissiolle siten kuin 1 momentissa mainituissa direktiiveissä edellytetään.

96 §

*Ajoneuvorikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

16) laiminlyö 2 a §:ssä tarkoitettussa Euroopan unionin asetuksessa säädetyn sellaisen tiedon antamisvelvollisuuden, joka voi johtaa ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen markkinoilta poisvetämiseen,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ajoneuvorikkomuksesta sakkoon.

Ajoneuvorikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 2 a §:ssä tarkoitettussa Euroopan unionin asetuksessa säädetyn korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittaviin tietoihin pääsyä koskevan velvoitteen,

2) laiminlyö 2 a §:n 1 momentissa tarkoitettua direktiivin nojalla annetussa Euroopan unionin asetuksessa säädetyn ajoneuvon päästönrajoitusjärjestelmän lisäaineen käyttöä koskevan velvoitteen ajoneuvoa liikenteessä käytettäessä,

3) rikkoo 2 a §:ssä tarkoitettussa Euroopan unionin asetuksessa säädettyä päästönrajoitusjärjestelmän toimintaa rajoittavan laitteen käyttöä koskevaa kieltoa tai päästönrajoitusjärjestelmän muuttamista tyyppihyväksynnän vaatimusten vastaiseksi koskevaa kieltoa, taikka

4) rikkoo 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitussa Euroopan unionin asetuksessa säädettyä kieltoa saattaa markkinoille hyväksyntää edellyttäviä ajoneuvoja, järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ilman tällaista hyväksyntää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 32 §:n 1 momenttia yksittäisen L1e-A-luokan ajoneuvon vapautuksesta tyyppihyväksyntävelvollisuudesta sekä 64 a §:n 6 ja 7 kohtaa L1e-A-luokan ajoneuvon ja kevyen sähköajoneuvon vapautuksesta rekisteröintivelvollisuudesta sovelletaan lain julkaisemispäivästä.

Lain 95 a § tulee voimaan 20 päivänä toukokuuta 2018.

Uuteen ajoneuvotyyppiin tyyppihyväksyttävään L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvoon sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2016.

Voimassaolevan L3e-, L4e-, L5e- ja L7e- luokan ajoneuvon tyyppihyväksynnän laajennukseen ja ajoneuvon ensimmäiseen käyttöönottoon sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2016.

## HE 24/2015 vp

Voimassaolevan T-, C-, L1e-, L2e- ja L6e -luokan ajoneuvon ja liikennetraktorin tyyppihyvaksynnän laajennukseen ja ajoneuvon ensimmäiseen käyttöönottoon sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2017.

EY-tyyppihvaksytyyn L- ja T-luokan ajoneuvoon, joka täyttää tämän lain 69 §:n 3 momentissa säädetyt ehdot, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 69 §:ää.

---

2.

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* tieliikennelain (267/1981) 88 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1043/2014,

*muutetaan* 2 §:n 11 kohta, 2 a §:n 2 ja 3 kohta, 40 §:n 1 momentti, 45 §, 88 §:n 1 momentti, 89 §:n 1 momentti ja 94 §:n 1 momentti sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 11 kohta laissa 414/1997, 2 a §:n 2 ja 3 kohta ja 89 §:n 1 momentti laissa 1091/2002, 45 § osaksi laissa 449/1989, 88 §:n 1 momentti laissa 234/2006 ja 94 §:n 1 momentti laissa 387/2011, sekä

*lisätään* lakiin uusi 45 a § ja 88 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 234/2006, uusi 4 momentti seuraavasti:

#### 2 §

##### *Määritelmiä*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

---

11) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa;

---

#### 2 a §

##### *Ajoneuvojen määritelmät*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

---

2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, moottoripyörä ja mopo sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

3) *hinattavalla ajoneuvolla* toiseen ajoneuvon kytkettävää ajoneuvoa; hinattavia ajoneuvoja ovat perävaunu ja sekä hinattava laite ja siihen rinnastettava vedettävä vaihdettavissa oleva laite;

---

#### 40 §

##### *Jalankulkijan paikka tiellä*

Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Hän ei kuitenkaan saa jalkakäytävällä taluttaa polkupyörää tai mopoa, kuljettaa potkukelkkaa, jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä taikka kevyttä sähköajoneuvoa, hiihtää, luistella eikä kantaa kookasta taakkaa, jos siitä voi aiheutua huomattavaa haittaa muille jalankulkijoille.

---

45 §

*Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttö*

Pyörätuolia tai muuta vastaavaa moottoritonta apuvälinettä käyttävään sovelletaan jalankulkijoita koskevia säännöksiä.

Sama koskee sitä, joka kävelynopeudella kuljettaa käsikäyttöistä tai sellaista jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Muutoin hänen on noudatettava polkupyöräilijöitä koskevia säännöksiä.

45 a §

*Kevyen sähköajoneuvon käyttö*

Kevyen sähköajoneuvon kuljettajaan sovelletaan polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä.

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuitenkin kävelynopeudella kuljettaa myös jalkakäytävällä noudattaen jalankulkijoita koskevia säännöksiä. Tällöin kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

88 §

*Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta:

- 1) henkilöautossa;
  - 2) linja-autossa;
  - 3) pakettiautossa;
  - 4) kuorma-autossa;
  - 5) kolmipyöräisessä mopossa ja moottorikäyttöisessä kolmipyörässä, jos ajoneuvon alkupe-  
räisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
  - 6) kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, jos ajoneuvon alku-  
peräisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt.
- 

88 a §

*Lapsen kuljettaminen ajoneuvossa*

Ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa lasta saa kuljettaa ai-  
noastaan, jos lapsen paikallaan pysyminen voidaan luotettavasti varmistaa. Lapsen kuljettami-

## HE 24/2015 vp

seen muulla ohjaustangolla varustetulla ajoneuvolla sovelletaan henkilöautoa koskevia säännöksiä.

### 89 §

#### *Suojakypärän käyttö*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

- 1) moottoripyörällä;
  - 2) kolmipyörällä, raskaalla nelipyörällä ja kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla tai turvakaarella;
  - 3) mopolla;
  - 4) moottorikelkalla;
  - 5) ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetulla maastoajoneuvolla ja traktorilla, jota ei ole varustettu korilla tai turvakaarella.
- 

### 94 §

#### *Ajoasiakirjan esittämisvelvollisuus*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on velvollinen vaadittaessa esittämään poliisimiehelle todistuksen ajoneuvon rekisteröinnistä tai muun asiakirjan, jonka hän on velvollinen pitämään mukanaan.

Jos ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, poliisimies voi sallia ajon jatkamisen, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan todeta. Kuljettaja voidaan tällöin velvoittaa esittämään asiakirja poliisille määräajassa.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

---

3.

## Laki

### rikoslain 23 luvun 9 ja 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 9 § ja 12 §:n 3 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 23 luvun 9 § laissa 545/1999 ja 23 luvun 12 §:n 3 kohta laissa 1094/2002, seuraavasti:

23 luku

#### Liikenne rikoksista

9 §

##### *Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla*

Joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla tuomitaan myös tienkäyttäjä, joka kuljettaa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena kävelynopeutta nopeammin käsikäyttöistä tai sellaista jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.

12 §

##### *Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

---

**HE 24/2015 vp**

3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, moottorikäyttöinen kolmipyörä, kevyt ja raskas nelipyörä, traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

-----

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 17 päivänä syyskuuta 2015

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

1.

**Laki**

**ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 13 §,  
muutetaan 2 §:n 2 momentti, 3 §:n 2, 7 ja 18 kohta, 10 §:n 1 momentti, 11, 12 ja 14 §,  
16 §:n 1 momentti, 19 §:n 1 momentti, 30 §:n 1 ja 2 momentti, 31, 32, 32 a, 34 ja 35 §, 39 §:n  
2 momentti, 39 a §, 42 §:n 1 momentti, 44 §, 44 b §:n 1 momentti, 46 §:n 1 momentti, 46 b §,  
47 §:n 1 momentti, 47 a, 64 a ja 69 §, 71 §:n 2 momentti, 80 §:n 1 momentti, 81 §:n 1 ja 2  
momentti, 86 §:n 1 momentti, 96 §:n 1 momentin 16 kohta ja 3 momentti,  
sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 2, 7 ja 18 kohta, 30 §:n 1 ja 2 momentti, 32 a ja 35 §, 39 §:n  
2 momentti, 39 a §, 42 §:n 1 momentti, 44 §, 44 b §:n 1 momentti, 46 §:n 1 momentti, 46 b,  
47 a ja 64 a §, 81 §:n 1 ja 2 momentti laissa 226/2009, 14 §, 19 §:n 1 momentti, 31, 32 ja 34 §,  
47 §:n 1 momentti, 69 § sekä 80 §:n 1 momentti laissa 1042/2014, 86 §:n 1 momentti laissa  
276/2010, sekä 96 §:n 1 momentin 16 kohta ja 3 momentti laissa 768/2010, sekä  
lisätään lakiin uusi 2 a, 14 a, 19 a ja 95 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot*

*Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot*

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

Tätä lakia ei myöskään sovelleta sellaiseen jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikumisvälineeseen, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, eikä sellaiseen liikkumisen apuvälineeseen, potkukelkkaan, leikki-ajoneuvoon ja vastaavaan laitteeseen, jota ei ole varustettu moottorilla.

2 a §

*Ajoneuvoihin sovellettavia Euroopan unionin asetuksia*

*EY-tyyppihyväksyttävien uusien autojen ja niiden perävaunujen luokituksen perusteista,*

tyyppihyväksyntämenettelyistä, pieninä sarjoina valmistettuja ajoneuvoja koskevista määrällisistä rajoituksista sekä eräistä teknisistä vaatimuksista säädetään puiteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY nojalla annetuissa Euroopan unionin asetuksissa.

Kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 2 artiklassa tarkoitettujen EU-tyyppihyväksyttävien uusien ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien, osien, erillisten teknisten yksiköiden varusteiden hyväksyntään liittyvistä hallinnollisista ja teknisistä vaatimuksista sekä markkinavalvonnasta säädetään mainitussa asetuksessa.

Maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 167/2013 2 artiklassa tarkoitettujen EU-tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien, osien, ja erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden hyväksyntään liittyvistä hallinnollisista ja teknisistä vaatimuksista sekä markkinavalvonnasta säädetään mainitussa asetuksessa.

## 3 §

## Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo ja moottoripyörä sekä näihin luokkiin kuulumattomat L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

7) tyyppihyväksynnällä menettelyä, jossa tyyppihyväksyntäviranomainen varmentaa ajoneuvotyyppin, järjestelmän, osan, erillisen

## 3 §

## Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo ja moottoripyörä sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

7) tyyppihyväksynnällä menettelyä, jossa tyyppihyväksyntäviranomainen varmentaa ajoneuvotyyppin, järjestelmän, osan, erillisen

teknisen yksikön tai varusteen täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset; *tyyppihyväksyntöjä ovat EY-tyyppihyväksyntä, E-tyyppihyväksyntä ja kansallinen tyyppihyväksyntä;*

teknisen yksikön tai varusteen täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset;

18) *osalla* ajoneuvon osaksi tarkoitettua laitetta, joka voidaan irrottaa ajoneuvosta tai asentaa siihen ja joka voidaan tyyppihyväksyä erillisenä, *kuten valaisinta;*

18) *osalla* ajoneuvon osaksi tarkoitettua laitetta, joka voidaan irrottaa ajoneuvosta tai asentaa siihen ja joka voidaan tyyppihyväksyä erillisenä *sekä 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa Euroopan unionin asetuksissa tarkoitettua komponenttia;*

2 luku

**Ajoneuvojen perusluokitus**

10 §

*Auto*

M- ja N-luokan ajoneuvo (*auto*) on henkilöiden tai tavaran kuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. M- ja N-luokan ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 13 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi taikka 14 tai 15 §:n nojalla traktoriksi tai moottorityökoneeksi.

2 luku

**Ajoneuvojen perusluokitus**

10 §

*Auto*

M- ja N-luokan ajoneuvo (*auto*) on henkilöiden tai tavaran kuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. M- ja N-luokan ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 11 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi, 14 tai 15 §:n nojalla traktoriksi tai moottorityökoneeksi taikka 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi.

11 §

*Mopo*

*L1e- ja L2e-luokan ajoneuvo (mopo) on kaksipyöräinen (L1e-luokka) tai kolmipyöräinen (L2e-luokka) moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa.*

*L1e-luokan ajoneuvon moottorin sylinteri-tilavuus on enintään 50 cm<sup>3</sup>, kun kyseessä on polttomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on sähkömoottori. Pienitehoinen mopo on kaksipyöräinen polkimin*

11 §

**L-luokan ajoneuvot**

*L-luokan ajoneuvoja ovat tiellä käytettäväksi tarkoitetut seuraavassa taulukossa mainitut ajoneuvot:*

HE 24/2015 vp

varustettu mopo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja moottorin suurin nettoteho enintään 1 kW.

L2e-luokan ajoneuvon moottorin sylinteri-tilavuus on enintään 50 cm<sup>3</sup>, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.

**Ehdotus**

<b>Luokka</b>	<b>Luokan nimi</b>	<b>Alaluokka</b>	<b>Alaluokan nimi</b>	<b>Alaluokan tarkempi jaottelu</b>
L1e	kevyt kaksipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo	L1e-A	moottorilla varustettu polkupyörä	
		L1e-B	kaksipyöräinen mopo	
L2e	kolmipyöräinen mopo	L2e-P	kolmipyöräinen henkilömopo	
		L2e-U	kolmipyöräinen tavaramopo	
L3e	kaksipyöräinen moottoripyörä	L3e-A1	pienitehoinen moottoripyörä	
		L3e-A2	keskitehoinen moottoripyörä	
		L3e-A3	suuritehoinen moottoripyörä	
L4e	sivuvaunullinen kaksipyöräinen moottoripyörä			
L5e	moottorikäyttöinen kolmipyörä	L5e-A	kolmipyörä	
		L5e-B	hyötykolmipyörä	
L6e	kevyt nelipyörä	L6e-A	kevyt maantiemönkijä	
		L6e-B	mopoauto	L6e-BP (henkilömopoauto) L6e-BU (tavaramopoauto)
L7e	raskas nelipyörä	L7e-A	maantiemönkijä	alaluokan L7e-A1 ajoneuvo
				alaluokan L7e-A2 ajoneuvo
		L7e-B	maastomönkijä	L7e-B1 (tavallinen maastomönkijä) L7e-B2 (rinnakkain istuttava mönkijä)
L7e-C	nelipyörä			L7e-CP (henkilönelipyörä)
				L7e-CU (tavaranelipyörä)

12 §

*Moottoripyörä*

*L3e- ja L4e-luokan ajoneuvo (moottoripyörä) on kaksipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa ei ole sivuvaunua (L3e-luokka) tai jossa on sivuvaunu (L4e-luokka), ja joka on varustettu moottorilla, jonka sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm<sup>3</sup>, kun kyseessä on polttomoottori, tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 kilometriä tunnissa.*

13 §

*Kolmi- ja nelipyörä sekä kevyt nelipyörä*

*L5e-luokan ajoneuvo (kolmipyörä) on moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joka on varustettu moottorilla, jonka sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm<sup>3</sup>, kun kyseessä on polttomoottori, tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 kilometriä tunnissa.*

*L6e-luokan ajoneuvo (kevyt nelipyörä) on nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 350 kg ilman sähköajoneuvon akkujen massaa ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. L6e-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm<sup>3</sup>, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.*

*L7e-luokan ajoneuvo (nelipyörä) on nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 400 kg tai tavarankuljetusajoneuvon osalta enintään 550 kg, sähköajoneuvon kyseessä ollessa kummassakin tapauksessa lukuun ottamatta akkujen massaa, ja jonka moottorin suurin nettoteho on enintään 15 kW.*

12 §

**L-luokan ajoneuvon luokan määräytyminen**

*Ensimmäistä kertaa Suomessa käyttöön otettavan muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyin L-luokan ajoneuvon luokkana ja alaluokkina käytetään 2 a §:n 2 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen liitteen I luokitusperusteiden mukaista luokkaa ja alaluokkia.*

*Käytössä olevan L-luokan ajoneuvon luokkana ja alaluokkina käytetään ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton yhteydessä sille määriteltä tai jos ajoneuvo on rekisteröity, sille rekisteriin merkittyä luokkaa ja alaluokkaa.*

## 14 §

*Traktori*

T- ja C-luokan ajoneuvo sekä liikennetraktori (traktori) on moottorikäyttöinen pyörillä tai telaketjuilla varustettu ajoneuvo:

- 1) jossa on vähintään kaksi akselia;
- 2) jonka suurin rakenteellinen nopeus on vähintään kuusi kilometriä tunnissa;
- 3) jonka toiminta perustuu ensi sijassa vetävään voimaan; sekä
- 4) joka on erityisesti tarkoitettu vetämään, työntämään, kuljettamaan ja käyttämään tiettyjä maa- tai metsätaloudessa käytettäviksi tarkoitettuja vaihdettavissa olevia laitteita taikka vetämään maa- tai metsätaloudessa käytettäviä perävaunuja.

Traktori voi olla varustettu kuormien kuljettamiseen maa- tai metsätalouden harjoittamisen yhteydessä, ja siinä voi olla matkustajien istuimia. Traktoriksi ei kuitenkaan luetta erityisesti metsätaloustalouden suunniteltuja koneita, kuten juonto- ja kuormatraktoreita, jotka määritellään standardissa ISO 6814:2009, eikä maansiirtokoneiden, jotka määritellään standardissa ISO 6165:2012, alustalle rakennettuja metsäkoneita.

Traktorit jaetaan ominaisuuksiensa perusteella seuraaviin luokkiin:

- 1) T<sub>1</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, kuljettajaa lähinnä olevan akselin pienin raideväli vähintään 1,15 metriä, omamassa ajokuntoisena yli 0,6 tonnia ja maavara enintään yksi metri;
- 2) T<sub>2</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, pienin raideväli alle 1,15 metriä, omamassa ajokuntoisena yli 0,6 tonnia ja maavara enintään 0,60 metriä; jos traktorin painopisteen korkeusarvo maanpinnasta mitattuna jaettuna kaikkien akseleiden pienimpien raidevälien keskiarvolla on yli 0,90, suurin rakenteellinen nopeus saa olla enintään 30 kilometriä tunnissa;
- 3) T<sub>3</sub>-luokka: pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa ja omamassa ajokuntoisena enintään 0,6 tonnia;
- 4) T<sub>4</sub>-luokka: erityiskäyttöön tarkoitettut

## 14 §

*Traktorit ja niiden perävaunut sekä vedettävät vaihdettavat laitteet*

T- ja C-luokan ajoneuvo on moottorikäyttöinen maa- ja metsätaloudessa käytettäväksi tarkoitettu pyörillä tai telaketjuilla varustettu ajoneuvo, joka luokitellaan seuraavasti:

- 1) T<sub>1</sub>-luokan pyörillä varustetut ja C<sub>1</sub>-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden pienin raideväli on vähintään 1 150 millimetriä ja omamassa ajokuntoisena yli 600 kiloa;
- 2) T<sub>2</sub>-luokan pyörillä varustetut ja C<sub>2</sub>-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden pienin raideväli on alle 1 150 millimetriä ja omamassa ajokuntoisena yli 600 kiloa;
- 3) T<sub>3</sub>-luokan pyörillä varustetut ja C<sub>3</sub>-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden omamassa ajokuntoisena on enintään 600 kiloa;
- 4) T<sub>4</sub>-luokan pyörillä varustetut ja C<sub>4</sub>-luokan telaketjuilla varustetut erikoiskäyttöön tarkoitettut traktorit.

Traktorien perävaunut luokitellaan seuraavasti:

- 1) R<sub>1</sub>-luokan perävaunu, jonka akselimasojen summa on enintään 1 500 kiloa;
- 2) R<sub>2</sub>-luokan perävaunu, jonka akselimasojen summa on yli 1 500 kiloa, mutta enintään 3 500 kiloa;
- 3) R<sub>3</sub>-luokan perävaunu, jonka akselimasojen summa on yli 3 500 kiloa, mutta enintään 21 000 kiloa;
- 4) R<sub>4</sub>-luokan perävaunu, jonka akselimasojen summa on yli 21 000 kiloa.

Vedettävät vaihdettavissa olevat laitteet luokitellaan seuraavasti:

- 1) S<sub>1</sub>-luokan vedettävä vaihdettavissa oleva laite, jonka akselimassojen summa on enintään 3 500 kiloa;
- 2) S<sub>2</sub>-luokan vedettävä vaihdettavissa oleva laite, jonka akselimassojen summa on yli 3 500 kiloa.

Traktoreiden ja niiden perävaunujen sekä vedettävien vaihdettavissa olevien laitteiden luokan perään merkitään kirjain a, jos ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa tai kirjain b, jos ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 kilometriä tunnissa.

pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa;

5) liikennetraktori: tavaran kuljetukseen tarkoitetut kuormaa kantavat nestepainetöimisellä runko-ohjauksella varustetut traktorit; liikennetraktori on myös muu traktori, jota käytetään tavaran kuljetukseen kytkentämassaltaan yli 10 tonnin perävaunulla varustettuna; liikennetraktoriksi ei kuitenkaan katsota traktoria, jota käytetään polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitettuihin kuljetuksiin; liikennetraktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa;

6) C-luokka: telaketjuin liikkuvat ja ohjattavat traktorit.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä traktorien alaluokista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä traktorien alaluokista.

14 a §

*Traktorin ja sen perävaunun sekä vedettävän vaihdettavan laitteen luokan määräytyminen*

*Ensimmäistä kertaa Suomessa käyttöön otettavan muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyin traktorin ja sen perävaunun sekä vedettävän vaihdettavan laitteen luokana ja alaluokkina käytetään 2 a §:n 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen liitteen I luokitusperusteiden mukaista luokkaa ja alaluokkia.*

*Käytössä olevan traktorin ja sen perävaunun sekä vedettävän vaihdettavan laitteen luokkana ja alaluokkina käytetään ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton yhteydessä sille määriteltä tai jos ajoneuvo on rekisteröity, sille rekisteriin merkittyä luokkaa ja alaluokkia.*

16 §

*Maastoajoneuvo*

Maastoajoneuvo on henkilöiden tai tavaran kuljetukseen taikka muita ajoneuvoja vetä-

16 §

*Maastoajoneuvo*

*Maastoajoneuvolla tarkoitetaan moottorekeä, ilmatyynyalusta tai muuta henkilöiden*

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

*tai tavarankuljetukseen taikka muita ajoneuvoja vetämään valmistettua jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Maastoajoneuvolla ei kuitenkaan tarkoiteta ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi myös muulla tiellä eikä ajoneuvoa joka on EY- tai EU-tyyppihyväksytty 10, 11 tai 14 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoluokkaan tiellä käytettäväksi.*

19 §

*Muut moottorittomat ajoneuvot*

Polkupyörällä tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua, vähintään kaksipyöräistä, polkimin tai käsikammin varustettua moottoritonta ajoneuvoa. Polkupyöräksi katsotaan myös sellainen enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. Polkupyöräksi katsotaan myös potkupyörä tai muu vastaava moottoriton ja istuimeton ajoneuvo, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten kuten heijastin- ja valaisinvaatimusten täyttymistä.

19 §

*Muut moottorittomat ajoneuvot*

*Polkupyörällä tarkoitetaan*

1) yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua polkimin tai käsikammin varustettua ajoneuvoa, joka voi myös olla varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.

2) sellaista potkupyörää tai muuta vastaavaa moottoritonta ajoneuvoa, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää heijastin- ja valaisinvaatimusten sekä muiden polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten täyttymistä.

19 a §

*Kevyt sähköajoneuvo*

*Kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin 19 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai 11 §:ssä tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka moottorin suurin nimellisteho on enintään 1 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyeen sähköajoneuvon sovelletaan moottorittoman ajoneuvon vaatimuksia.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Euroopan unionin lainsäädännön vaatimusten taikka liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia määräyksiä kevyen sähköajoneuvon luokittelusta.*

## 30 §

*Tyyppihyväksyntä*

EY-tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan uusien ajoneuvojen ja niiden järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää koskevien Euroopan yhteisön säädösten mukaisia tyyppihyväksyntöjä. Koko ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntä perustuu seuraaviin direktiiveihin:

1) *puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnälle annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY;*

2) *kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/24/EY;*

3) *maatalous- tai metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä sekä direktiivin 74/150/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/37/EY.*

EY-piensarjatyypihyväksynnällä tarkoitetaan ajoneuvolle 1 momentin 1 tai 3 kohdassa mainitun säädöksen mukaisesti myönnettävää EY-tyyppihyväksyntää, joka myönnetään sellaista tyyppiä olevalle uudelle ajoneuvolle, jota valmistetaan rajoitettu määrä.

## 31 §

*Tyyppihyväksynnän soveltamisala*

*EY-tyyppihyväksyntä myönnetään järjes-*

## 30 §

*Tyyppihyväksyntä*

*EU- ja EY-tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan uusien ajoneuvojen ja niiden järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää, jotka perustuvat seuraaviin Euroopan unionin säädöksiin:*

1) *2 a §:n 1 momentissa mainittu Euroopan unionin direktiivi M-, N- ja O-luokan ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-tyyppihyväksynnän osalta;*

2) *2 a §:n 2 momentissa mainittu Euroopan unionin asetus L-luokan ajoneuvojen, sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EU-tyyppihyväksynnän osalta;*

3) *2 a §:n 3 momentissa mainittu Euroopan unionin asetus T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvojen, sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EU-tyyppihyväksynnän osalta.*

*EY-piensarjatyypihyväksynnällä tarkoitetaan ajoneuvolle 2 a §:n 1 momentissa mainitun Euroopan unionin direktiivin mukaisesti myönnettävää EY-tyyppihyväksyntää, joka myönnetään sellaista tyyppiä olevalle uudelle ajoneuvolle, jota valmistetaan rajoitettu määrä.*

## 31 §

*Tyyppihyväksynnän soveltamisala*

*Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää EY-*

telmälle, osalle, erilliselle tekniselle yksikölle, M-, N-, O-, L- ja T1–T4-luokan ajoneuvolle sekä moottorityökoneelle. Kansallinen tyyppihyväksyntä myönnetään muulle tieliikenteeseen tarkoitettulle ajoneuvolle ja varusteelle sekä moottorityökoneelle. Piensarjatyypin hyväksynnässä sovelletaan 30 §:n 1 momentissa mainittuihin säädöksiin perustuvia määrällisiä rajoituksia. E-tyypin hyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle.

ja EU-tyypin hyväksynnän järjestelmälle, osalle, erilliselle tekniselle yksikölle, M-, N-, O-, L-, T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvolle sekä moottorityökoneelle. M-, N-, L-, T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvolle, jolle ei ole myönnetty EU-tyypin hyväksyntää, voidaan myöntää kansallinen piensarjatyypin hyväksyntä. Kansallinen tyyppihyväksyntä myönnetään muulle tieliikenteeseen tarkoitettulle ajoneuvolle ja varusteelle sekä moottorityökoneelle. Kansallista tyyppihyväksyntää ei kuitenkaan myönnetä liikennetraktorille. Piensarjatyypin hyväksynnässä sovelletaan 30 §:n 1 momentissa mainittuihin säädöksiin perustuvia määrällisiä rajoituksia. E-tyypin hyväksyntä myönnetään järjestelmälle, osalle ja erilliselle tekniselle yksikölle.

## 32 §

*Tyyppihyväksyntävelvollisuus*

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O-, L- ja T1–T4-luokan ajoneuvon tulee olla EY-tyypin hyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypin hyväksytty.

Edellä 1 momentissa mainittuun ajoneuvoiluokkaan kuuluvaan ajoneuvoon, C-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitettuun erikseen myytävän järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tulee olla tyyppihyväksytty. Edellä 30 §:n 1 momentissa mainittujen säädösten mukaisesti tästä voidaan kuitenkin valtioneuvoston asetuksella säätää poikkeuksia L-, C- ja T1–T4-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitettuun järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella M-, N- ja O-luokan ajoneuvoon tarkoitettuun järjestelmien, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta.

Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta keskeisiltä ajoneuvon käyttöön liittyviltä osilta, järjestelmiltä ja erillisiltä teknisiltä yksiköiltä sekä varusteilta edellytetään tyyppihyväksyntää. Valtioneuvoston asetuksella säädetään näiden tyyppihyväksyntävelvollisuudesta tarkemmin.

Edellä 1 momentista poiketen seuraavien

## 32 §

*Tyyppihyväksyntävelvollisuus*

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O- ja T-luokan ajoneuvon sekä muun L-luokan ajoneuvon kuin yksittäisen L1e-A-alaluokan ajoneuvon tulee olla EY- tai EU-tyypin hyväksytty tai piensarjatyypin hyväksytty.

Edellä 1 momentissa mainittuun ajoneuvoiluokkaan kuuluvaan ajoneuvoon, C-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitettuun erikseen myytävän järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tulee olla tyyppihyväksytty. Edellä 30 §:n 1 momentissa tarkoitettujen säädösten mukaisesti tästä voidaan kuitenkin valtioneuvoston asetuksella säätää poikkeuksia L-, C- ja T-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin tarkoitettuun järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella M-, N- ja O-luokan ajoneuvoon tarkoitettuun järjestelmien, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta.

Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta keskeisiltä ajoneuvon käyttöön liittyviltä osilta, järjestelmiltä ja erillisiltä teknisiltä yksiköiltä sekä varusteilta edellytetään tyyppihyväksyntää. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä tyyppihyväksyntävelvollisuudesta.

Edellä 1 momentista poiketen seuraavien

uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus saadaan todeta rekisteröintikatsastuksessa:

1) tieliikennekäyttöön yksittäiskappaleena valmistettu tai maahantuotu L- tai T1–T4-luokan ajoneuvo, jota ei ole EY-tyyppi hyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypin hyväksytty;

2) toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa kansallisesti piensarjatyypin hyväksytty M-, N- tai O-luokan ajoneuvo, jonka kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän Suomi on 39 a §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla tunnustanut;

3) toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa yksittäishyväksytty M-, N- ja O-luokan ajoneuvo;

4) monivaiheisen tyyppihyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut muu kuin M-, N- tai O-luokan ajoneuvo.

M-, N- ja O-luokan ajoneuvon yksittäishyväksyntäoikeudesta säädetään 50 b §:ssä.

32 a §

*Valmistajan vastuu tyyppihyväksyntäviranomaiselle*

Ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen valmistaja vastaa 34 §:ssä mainitulle tyyppihyväksyntäviranomaiselle valmistamansa tuotteen tyyppihyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta riippumatta siitä, onko valmistaja osallistunut tuotteen kaikkiin valmistusvaiheisiin. Monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä kukin valmistaja vastaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle ajoneuvon hyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta niiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden osalta, jotka on lisätty tai joita on muutettu kyseisessä ajoneuvon valmistusvaiheessa.

uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus saadaan todeta rekisteröintikatsastuksessa:

1) tieliikennekäyttöön yksittäiskappaleena valmistettu tai maahantuotu muu L-luokan ajoneuvo kuin L1e-A-alaluokan ajoneuvo, T- tai C-luokan ajoneuvo, jota ei ole EY- tai EU-tyyppi hyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypin hyväksytty;

2) sellainen toisessa ETA-valtiossa, Turkissa tai Ahvenanmaan maakunnassa kansallisesti piensarjatyypin hyväksytty M-, N-, O-, T- tai C-luokan ajoneuvo tai muu L-luokan ajoneuvo kuin L1e-A-alaluokan ajoneuvo, jonka kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän Suomi on 39 a §:n 2 momentissa tai 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitussa Euroopan unionin asetuksessa tarkoitetulla tavalla tunnustanut;

3) toisessa ETA-valtiossa, Turkissa tai Ahvenanmaan maakunnassa yksittäishyväksytty M-, N- ja O-luokan ajoneuvo;

4) monivaiheisen tyyppihyväksynnän viimeisessä vaiheessa valmistunut muu kuin M-, N- tai O-luokan ajoneuvo.

M-, N- ja O-luokan ajoneuvon yksittäishyväksyntäoikeudesta säädetään 50 b §:ssä.

32 a §

*Valmistajan vastuu tyyppihyväksyntäviranomaiselle*

Muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyt ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen valmistaja vastaa 34 §:ssä mainitulle tyyppihyväksyntäviranomaiselle valmistamansa tuotteen tyyppihyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta riippumatta siitä, onko valmistaja osallistunut tuotteen kaikkiin valmistusvaiheisiin. Monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä kukin valmistaja vastaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle ajoneuvon hyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta niiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden osalta, jotka on lisätty tai joita on muutettu kyseisessä ajoneuvon valmistusvaiheessa.

## 34 §

*Tyyppihyväksyntäviranomainen*

M-, N-, L-, O-,  $T_1$ – $T_4$ - ja C-luokan ajoneuvon, *liikennetraktorin*, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon sekä näiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden tyyppihyväksyntäviranomainen Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

## 35 §

*Tyyppihyväksynnän myöntäminen*

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää ajoneuvon tai järjestelmän tyyppihyväksynnän valmiille ajoneuvotyypille ja järjestelmälle, joka on ajoneuvon valmistajan esittämien valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää valmiille ajoneuvolle tai järjestelmälle asetetut vaatimukset. Tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisen edellyttämistä toimista ennen tyyppihyväksynnän myöntämistä säädetään 45 ja 46 §:ssä.

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää monivaiheisen tyyppihyväksynnän kesken-eräiselle ajoneuvotyypille, joka on valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää ajoneuvolle asetetut vaatimukset ajoneuvotyypin valmistusvaiheen mukaisesti.

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen tyyppihyväksynnän osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen tyypille, joka on valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää osalle, erilliselle tekniselle yksikölle tai varusteelle asetetut vaatimukset.

*Tyyppihyväksynnästä* annetaan tyyppihyväksyntätodistus. Hyväksyntään voidaan tarvittaessa liittää rajoituksia ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen käytölle ja järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen asennusta koskevia, turvallisuusvaatimuksista tai osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen

## 34 §

*Tyyppihyväksyntäviranomainen*

M-, N-, L-, O-, T-, C-, R- ja S-luokan luokan ajoneuvon, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon sekä näiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden tyyppihyväksyntäviranomainen Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

## 35 §

*Tyyppihyväksynnän myöntäminen*

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää *muun tyyppihyväksynnän kuin L-, T-, C-, R- ja S-luokan* ajoneuvon tai järjestelmän *EU-tyyppihyväksynnän sellaiselle* valmiille ajoneuvotyypille ja järjestelmälle, joka on ajoneuvon valmistajan esittämien valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää valmiille ajoneuvolle tai järjestelmälle asetetut vaatimukset. Tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisen edellyttämistä toimista ennen tyyppihyväksynnän myöntämistä säädetään 45 ja 46 §:ssä.

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää *auton ja sen perävaunun* monivaiheisen tyyppihyväksynnän kesken-eräiselle ajoneuvotyypille, joka on valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää ajoneuvolle asetetut vaatimukset ajoneuvotyypin valmistusvaiheen mukaisesti.

Tyyppihyväksyntäviranomainen myöntää *muuhun kuin L-, T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvon tarkoitettun* osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen tyyppihyväksynnän osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen tyypille, joka on valmistusasiakirjojen mukainen ja täyttää osalle, erilliselle tekniselle yksikölle tai varusteelle asetetut vaatimukset.

*Muusta tyyppihyväksynnästä kuin L-, T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvon EU-tyyppihyväksynnästä* annetaan tyyppihyväksyntätodistus. Hyväksyntään voidaan tarvittaessa liittää rajoituksia ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen käytölle ja järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen asennusta

ominaisuuksista johtuvia ehtoja.

Hyväksynnän myöntämiseen sovelletaan EY-tyyppihyväksynnän ja kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän osalta 30 §:n 1 momentissa mainituissa säädöksissä säädettyä menettelyä ja E-tyyppihyväksynnän osalta Geneven sopimuksessa määrättyä menettelyä.

39 §

*Tyyppihyväksyntärekisteri*

Tyyppihyväksyntärekisterin sisältämiä liike- ja ammatillisalaisuuksia sisältäviä tietoja saa salassapitovelvollisuuden estämättä antaa:

- 1) katsastuksen suorittajalle laissa tai sen nojalla säädettyjä katsastustehtäviä varten;
- 2) sopimusrekisteröijälle laissa tai sen nojalla säädettyjä rekisteröintitehtäviä varten;
- 3) tuotannon vaatimustenmukaisuutta tuotteen valmistajan kanssa tehdyn sopimuksen nojalla *valvovan tutkimuslaitoksen* valvontatehtäviä varten;
- 4) yksittäishyväksynnän myöntäjälle ajoneuvon yksittäishyväksyntää varten;
- 5) teknisen tienvarsitarkastuksen suorittajalle tekniseen tienvarsitarkastukseen liittyviä tehtäviä varten.

39 a §

*Tyyppihyväksynnän tunnustaminen*

Suomi tunnustaa toisen ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan 30 §:n 1 momentissa mainittujen säädösten mukaisesti valmiille ajoneuvolle, järjestelmälle, osalle, erilliselle tekniselle yksikölle tai varusteelle myöntämän EY-tyyppihyväksynnän ja E-

koskevia, turvallisuusvaatimuksista tai osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen ominaisuuksista johtuvia ehtoja.

Hyväksynnän myöntämiseen sovelletaan *auton ja sen perävaunun* EY-tyyppihyväksynnän ja kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän osalta 2 a §:n 1 momentissa mainitun direktiivin mukaista menettelyä. E-tyyppihyväksynnän osalta sovelletaan Geneven sopimuksen mukaista menettelyä.

39 §

*Tyyppihyväksyntärekisteri*

Tyyppihyväksyntärekisterin sisältämiä liike- ja ammatillisalaisuuksia sisältäviä tietoja saa salassapitovelvollisuuden estämättä antaa:

- 1) katsastuksen suorittajalle laissa tai sen nojalla säädettyjä katsastustehtäviä varten;
- 2) sopimusrekisteröijälle laissa tai sen nojalla säädettyjä rekisteröintitehtäviä varten;
- 3) tuotannon vaatimustenmukaisuutta tuotteen valmistajan kanssa tehdyn sopimuksen nojalla *valvovalle tutkimuslaitokselle* valvontatehtäviä varten;
- 4) yksittäishyväksynnän myöntäjälle ajoneuvon yksittäishyväksyntää varten;
- 5) teknisen tienvarsitarkastuksen suorittajalle tekniseen tienvarsitarkastukseen liittyviä tehtäviä varten;
- 6) *toisen ETA-valtion hyväksyntäviranomaiselle hyväksynnän vastavuoroista tunnustamista varten tai toisen ETA-valtion markkinavalvontaviranomaiselle markkinavalvontaa varten.*

39 a §

*Tyyppihyväksynnän tunnustaminen*

Suomi tunnustaa toisen ETA-valtion, *Turkin* tai Ahvenanmaan maakunnan 30 §:n 1 momentissa *tarkoitettujen* säädösten mukaisesti valmiille ajoneuvolle, järjestelmälle, osalle, erilliselle tekniselle yksikölle tai varusteelle myöntämän EY- tai EU-

tyyppihyväksynnän sekä monivaiheisesti tyyppihyväksyttävän ajoneuvon valmiille valmistusvaiheelle myöntämän EY- tai E-tyyppihyväksynnän.

Suomi tunnustaa toisen ETA-valtion ja Ahvenanmaan maakunnan 30 §:n 1 momentissa *mainittujen* säädösten mukaisesti ajoneuvolle myöntämän kansallisen piensarjatyypihyväksynnän, jollei ole perusteltua syytä epäillä, että tekniset säännökset, joiden mukaan hyväksyntä on myönnetty, eivät vastaa vähintään Suomessa voimassa olevia kansallista piensarjatyypihyväksyntää koskevia teknisiä vaatimuksia.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään menettelyistä, määräajoista ja *teknisten tietojen saamisesta* hyväksyntäasiakirjoista, jotka koskevat:

1) tunnustamisen myöntämistä toisen ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan myöntämälle kansalliselle piensarjatyypihyväksynnälle;

2) tunnustamisen hakemista toiselta ETA-valtiolta tai Ahvenanmaan maakunnalta Suomessa myönnetylle kansalliselle piensarjatyypihyväksynnälle;

3) Suomessa kansallisesti tyyppihyväksytyn ajoneuvon myyntiä, rekisteröintiä tai käyttöönottoa toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaan maakunnassa.

## 42 §

*Suomessa hyväksytyn tyypin vaatimustenvastaisuuden edellyttämät toimet*

Jos tyyppihyväksyntäviranomaisen havaitsee tai saa tiedon, että sen hyväksymät ajoneuvot, osat, erilliset tekniset yksiköt tai varusteet eivät ole hyväksyntäviranomaisen hyväksymän tyypin vaatimusten mukaisia, tyyppihyväksyntäviranomaisen on toteutettava aiheelliset toimenpiteet varmistaakseen, että valmistetut ajoneuvot, osat, erilliset tekniset yksiköt tai varusteet saadaan jälleen hyväksytyn tyypin vaatimusten mukaisiksi. Tässä tarkoituksessa tyyppihyväksyntäviranomaisella on oikeus:

tyyppihyväksynnän ja E-tyyppihyväksynnän sekä monivaiheisesti tyyppihyväksyttävän ajoneuvon valmiille valmistusvaiheelle myöntämän EY-EU- tai E-tyyppihyväksynnän.

Suomi tunnustaa toisen ETA-valtion, *Turkin* ja Ahvenanmaan maakunnan 30 §:n 1 momentissa *tarkoitettujen* säädösten mukaisesti ajoneuvolle myöntämän kansallisen piensarjatyypihyväksynnän, jollei ole perusteltua syytä epäillä, että tekniset säännökset, joiden mukaan hyväksyntä on myönnetty, eivät vastaa vähintään Suomessa voimassa olevia kansallista piensarjatyypihyväksyntää koskevia teknisiä vaatimuksia.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään *tarvittaessa* menettelyistä, määräajoista ja *oikeudesta saada teknisiä tietoja* hyväksyntäasiakirjoista, jotka koskevat:

1) tunnustamisen myöntämistä toisen ETA-valtion, *Turkin* tai Ahvenanmaan maakunnan myöntämälle kansalliselle piensarjatyypihyväksynnälle;

2) tunnustamisen hakemista toiselta ETA-valtiolta, *Turkilta* tai Ahvenanmaan maakunnalta Suomessa myönnetylle kansalliselle piensarjatyypihyväksynnälle;

3) Suomessa kansallisesti tyyppihyväksytyn ajoneuvon myyntiä, rekisteröintiä tai käyttöönottoa toisessa ETA-valtiossa, *Turkissa* tai Ahvenanmaan maakunnassa.

## 42 §

*Suomessa hyväksytyn tyypin vaatimustenvastaisuuden edellyttämät toimet*

Jos tyyppihyväksyntäviranomaisen havaitsee tai saa tiedon, että sen hyväksymä muu kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti tyyppihyväksytty tai kansallisesti piensarjatyypihyväksytty ajoneuvo, osa, erillinen tekninen yksikkö tai varuste ei ole hyväksyntäviranomaisen hyväksymän tyypin vaatimusten mukainen, tyyppihyväksyntäviranomaisen on toteutettava aiheelliset toimenpiteet varmistaakseen, että valmistetut ajoneuvot, osat, erilliset tekniset yksiköt tai varusteet saadaan jälleen hyväksytyn tyypin vaatimusten mukaisiksi. Tässä tarkoituksessa tyyppihyväks-

1) kieltää tilapäisesti tai pysyvästi vaatimustenvastaisen ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen valmistus, kaupan pitäminen, myynti ja muu luovuttaminen sekä käyttö;

2) vaatia sellaisten muutosten tekemistä ajoneuvoon, osaan, erilliseen tekniseen yksikköön tai varusteeseen, että vaatimukset täyttyvät, ja vaatia tuloksen osoittamista;

3) velvoittaa ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen valmistaja, maahantuoja tai myyjä julkisesti ilmoittamaan ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen vaatimustenvastaisuudesta sekä itse antaa tällainen ilmoitus valmistajan, maahantuojan tai myyjän kustannuksella;

4) velvoittaa valmistaja, maahantuoja tai myyjä korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos tyyppihyväksyntäviranomaisen käyttää jotakin 1–3 kohdassa tarkoitettua oikeutta.

syntäviranomaisella on oikeus:

1) kieltää tilapäisesti tai pysyvästi vaatimustenvastaisen ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen valmistus, kaupan pitäminen, myynti ja muu luovuttaminen sekä käyttö;

2) vaatia sellaisten muutosten tekemistä ajoneuvoon, osaan, erilliseen tekniseen yksikköön tai varusteeseen, että vaatimukset täyttyvät, ja vaatia tuloksen osoittamista;

3) velvoittaa ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen valmistaja, maahantuoja tai myyjä julkisesti ilmoittamaan ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen vaatimustenvastaisuudesta sekä itse antaa tällainen ilmoitus valmistajan, maahantuojan tai myyjän kustannuksella;

4) velvoittaa valmistaja, maahantuoja tai myyjä korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos tyyppihyväksyntäviranomaisen käyttää jotakin 1–3 kohdassa tarkoitettua oikeutta.

## 44 §

*Toisessa valtiossa hyväksytyn tyyppin vaatimustenvastaisuus*

Jos tyyppihyväksyntäviranomaisen arvioi, että toisessa ETA-valtiossa tai, jos kyse on Geneven sopimuksen nojalla myönnetystä hyväksynnästä, asianomaista E-sääntöä soveltavassa valtiossa tyyppihyväksytty vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustettu ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö ei ole hyväksytyn tyyppin vaatimusten mukainen, tyyppihyväksyntäviranomaisen on pyydettävä tyyppihyväksynnän antanutta valtiota tarkastamaan, että valmistetut ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat hyväksytyn tyyppin vaatimusten mukaisia.

## 44 §

*Toisessa valtiossa hyväksytyn tyyppin vaatimustenvastaisuus*

Jos tyyppihyväksyntäviranomaisen arvioi, että *muun säädöksen kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun asetuksen mukaisesti* toisessa ETA-valtiossa tai Turkissa tyyppihyväksytty tai, jos kyse on Geneven sopimuksen nojalla myönnetystä hyväksynnästä, asianomaista E-sääntöä soveltavassa valtiossa tyyppihyväksytty vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustettu ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö ei ole hyväksytyn tyyppin vaatimusten mukainen, tyyppihyväksyntäviranomaisen on pyydettävä tyyppihyväksynnän antanutta valtiota tarkastamaan, että valmistetut ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat hyväksytyn tyyppin vaatimusten mukaisia.

44 b §

*Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus*

Jos valvontaviranomainen havaitsee tai saa tiedon sellaisen 6 §:n 3 momentissa tarkoitetun osan tai erillisen teknisen yksikön, jonka ei tarvitse olla erikseen liikennekäyttöön hyväksytty, taikka polkupyörän maahantuonnista, valmistuksesta Suomessa myytäväksi, kaupan pitämisestä, myynnistä tai muusta luovuttamisesta, valvontaviranomaisen on meneteltävä siten kuin 42 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään.

44 b §

*Osan, erillisen teknisen yksikön ja polkupyörän vaatimustenvastaisuus*

Jos valvontaviranomainen havaitsee tai saa tiedon sellaisen muuhun kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti EU-tyyppihyväksytyyn ajoneuvon tarkoitettuna 6 §:n 3 momentissa tarkoitetun osan tai erillisen teknisen yksikön, jonka ei tarvitse olla erikseen liikennekäyttöön hyväksytty, taikka vaatimustenvastaisen polkupyörän maahantuonnista, valmistuksesta Suomessa myytäväksi, kaupan pitämisestä, myynnistä tai muusta luovuttamisesta, valvontaviranomaisen on meneteltävä siten kuin 42 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään.

46 §

*Tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta tehtävä sopimus*

Ennen tyyppihyväksynnän myöntämistä hyväksynnän hakijan on tehtävä sopimus tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta. EY- tai E-tyyppihyväksynnän hakijan on tehtävä sopimus nimetyn tutkimuslaitoksen kanssa ja kansallisen tyyppihyväksynnän hakijan joko nimetyn tutkimuslaitoksen tai 48 §:ssä tarkoitetun hyväksytyt asiantuntijan kanssa. Sopimus on liitettävä tyyppihyväksyntähakemusta koskeviin asiakirjoihin.

46 §

*Tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta tehtävä sopimus*

Tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämiseksi hyväksyntäviranomaisen voi ennen tyyppihyväksynnän myöntämistä edellyttää hyväksynnän hakijaa tekemään sopimuksen tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnasta. EY-, EU- tai E-tyyppihyväksynnän hakijan on tehtävä sopimus nimetyn tutkimuslaitoksen kanssa ja kansallisen tyyppihyväksynnän hakijan joko nimetyn tutkimuslaitoksen tai 48 §:ssä tarkoitetun hyväksytyt asiantuntijan kanssa. Sopimus on liitettävä tyyppihyväksyntähakemusta koskeviin asiakirjoihin.

46 b §

*Tyyppihyväksynnän voimassaolon päättyminen*

Ajoneuvon tyyppihyväksynnän voimassaolo päättyy, jos:

46 b §

*Tyyppihyväksynnän voimassaolon päättyminen*

Muun kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti EU-tyyppihyväksytyt ajoneuvon tyyppihy-

1) tulee voimaan uusi ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa koskeva säännös eikä tyyppihyväksyntää ole päivitetty sitä vastaavaksi;

2) tyyppihyväksytyt ajoneuvon tuotanto lopetetaan pysyvästi;

3) 78 §:ssä tarkoitetun luvan voimassaolo päättyy; tai

4) tyyppihyväksyntäviranomainen peruuttaa tyyppihyväksynnän.

Ajoneuvon tyyppihyväksynnän haltijan on viipymättä ilmoitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle 1 momentin 1 ja 2 kohdan mukaisesta tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymisestä.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymisestä.

47 §

*Nimetty tutkimuslaitos*

Nimetty tutkimuslaitos tekee vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi 36 tai 50 e §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja, tuotannon laadunvalvontaan liittyviä 45 §:n 4 momentissa tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja taikka 78 §:n 2 momentissa tarkoitettujen osien tai varusteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa edellytettäviä testejä ja arviointeja. Nimetyksi tutkimuslaitokseksi voidaan erityisestä syystä hyväksyä määräajaksi. Valmistaja voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi vain, jos kyseistä teknistä vaatimusta koskevassa Euroopan unionin säädöksessä niin säädetään. Tyyppihyväksyntäviranomainen voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi, jos se täyttää tässä pykälässä säädetyt vaatimukset.

väksynnän voimassaolo päättyy, jos:

1) tulee voimaan uusi ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa koskeva säännös *tai määräys* eikä tyyppihyväksyntää ole päivitetty sitä vastaavaksi;

2) tyyppihyväksytyt ajoneuvon tuotanto lopetetaan pysyvästi;

3) 78 §:ssä tarkoitetun luvan voimassaolo päättyy; tai

4) tyyppihyväksyntäviranomainen peruuttaa tyyppihyväksynnän.

Ajoneuvon tyyppihyväksynnän haltijan on viipymättä ilmoitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle 1 momentin 1 ja 2 kohdan mukaisesta tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymisestä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymisestä.

47 §

*Nimetty tutkimuslaitos*

Nimetty tutkimuslaitos tekee vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi 36 §:ssä tai 50 e §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja, 45 §:n 4 momentissa tarkoitettuja tuotannon laadunvalvontaan liittyviä *menettelyjä* koskevia tarkastuksia, mittauksia, testejä, laskelmia ja arviointeja taikka 78 §:n 2 momentissa tarkoitettujen osien tai varusteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa edellytettäviä testejä ja arviointeja. Nimetyksi tutkimuslaitokseksi voidaan erityisestä syystä hyväksyä määräajaksi. Valmistaja voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi vain, jos kyseistä teknistä vaatimusta koskevassa Euroopan unionin säädöksessä niin säädetään. Tyyppihyväksyntäviranomainen voidaan hyväksyä nimetyksi tutkimuslaitokseksi, jos se täyttää tässä pykälässä säädetyt vaatimukset *ellei toimintaa ole 2 a §:ssä tarkoitettussa Euroopan unionin asetuksessa muutoin rajattu*.

## 47 a §

*Nimetyn tutkimuslaitoksen pätevyyden arviointi*

Tutkimuslaitoksen pätevyyden arvioimiseksi tyyppihyväksyntäviranomaisen tulee perustaa arviointiryhmä, jonka jäsenet ovat riippumattomia toiminnasta, jota arvioidaan, ja jonka jäsenillä on oltava erityisosaamista siltä tekniseltä alalta, jolla tutkimuslaitos harjoittaa toimintaa. Arviointiryhmän tutkimuslaitoksen nimeämistä koskevan päätöksen tulee perustua arviointiraporttiin, joka muodostuu nimeämistä hakevan tutkimuslaitoksen toimittamien asiakirjojen tiedoista ja laitoksen arvioinnista paikan päällä. Arvioinnin osana hyväksytään tutkimuslaitoksen pätevyyden ja laitoksessa tehtävän toiminnan arvioinnin korvaavana voimassa oleva 47 §:n 2 momentissa mainitun standardin vaatimusten täyttämistä osoittava akkreditointitodistus.

Nimetyn tutkimuslaitoksen pätevyysalueen tulee kattaa kaikki ne säännökset ja toiminta, joiden mukaista nimeämistä tutkimuslaitos hakee. Henkilö, joka tekee testejä vaatimustenmukaisuuden arviointia varten, ei saa toimia saman toimeksiantajan lukuun tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan johtavana arvioijana.

Tutkimuslaitoksella tulee olla toimintansa laajuutta vastaava vastuuvakuutus toiminnastaan valmistajalle tai kolmansille osapuolille aiheutuvien muiden kuin välillisten vahinkojen korvaamiseksi.

## 64 a §

*Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta*

Edellä 8 §:ssä tarkoitettu rekisteröintivel-

## 47 a §

*Nimetyn tutkimuslaitoksen pätevyyden arviointi*

*Muun tutkimuslaitoksen kuin 2 a §:ssä tarkoitetun Euroopan unionin asetuksen mukaisen EY- tai EU-tyypihyväksynnän testausta tekevän tutkimuslaitoksen pätevyyden arvioimiseksi tyyppihyväksyntäviranomaisen tulee perustaa arviointiryhmä, jonka jäsenet ovat riippumattomia toiminnasta, jota arvioidaan, ja jonka jäsenillä on erityisosaamista siltä tekniseltä alalta, jolla tutkimuslaitos harjoittaa toimintaa. Arviointiryhmän tutkimuslaitoksen nimeämistä koskevan päätöksen tulee perustua arviointiraporttiin, joka muodostuu nimeämistä hakevan tutkimuslaitoksen toimittamien asiakirjojen tiedoista ja laitoksen arvioinnista paikan päällä. Arvioinnin osana hyväksytään tutkimuslaitoksen pätevyyden ja laitoksessa tehtävän toiminnan arvioinnin korvaavana voimassa oleva 47 §:n 2 momentissa mainitun standardin vaatimusten täyttämistä osoittava akkreditointitodistus.*

*Muuta testausta kuin 2 a §:ssä tarkoitetun Euroopan unionin asetuksen mukaista EY- tai EU-tyypihyväksynnän testausta tekevän nimetyn tutkimuslaitoksen pätevyysalueen tulee kattaa kaikki ne säännökset ja toiminta, joiden mukaista nimeämistä tutkimuslaitos hakee. Henkilö, joka tekee testejä vaatimustenmukaisuuden arviointia varten, ei saa toimia saman toimeksiantajan lukuun tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan johtavana arvioijana.*

*Muuta testausta kuin 2 a §:ssä tarkoitetun Euroopan unionin asetuksen mukaista EY- tai EU-tyypihyväksynnän testausta tekevällä nimetyllä tutkimuslaitoksella tulee olla toimintansa laajuutta vastaava vastuuvakuutus toiminnastaan valmistajalle ja kolmansille osapuolille aiheutuvien muiden kuin välillisten vahinkojen korvaamiseksi.*

## 64 a §

*Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta*

Edellä 8 §:ssä tarkoitettu rekisteröintivel-

vollisuus ja 64 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus eivät koske:

- 1) muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa;
- 2) sadon tuottamiseen, sadonkorjukseen tai tienpitoon rakennettua tai varustettua moottorityökoneetta eikä kävellen ohjattavaksi tarkoitettua traktoria tai vastaavaa moottorityökoneetta;
- 3) perävaunua, joka on tarkoitettu kytkettäväksi L-luokan ajoneuvoon, traktoriin, moottorityökoneeseen tai maastoajoneuvoon;
- 4) hinattavaa laitetta lukuun ottamatta autoon kytkettävää hinattavaa laitetta;
- 5) rekeä.

vollisuus ja 64 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus eivät koske:

- 1) muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa;
- 2) sadon tuottamiseen, sadonkorjukseen tai tienpitoon rakennettua tai varustettua moottorityökoneetta eikä kävellen ohjattavaksi tarkoitettua traktoria tai vastaavaa moottorityökoneetta;
- 3) perävaunua, joka on tarkoitettu kytkettäväksi L-luokan ajoneuvoon, traktoriin, moottorityökoneeseen tai maastoajoneuvoon;
- 4) hinattavaa laitetta lukuun ottamatta autoon kytkettävää hinattavaa laitetta;
- 5) rekeä;
- 6) *L1e-A-luokan moottorilla varustettua polkupyörää;*
- 7) *kevyttä sähköajoneuvoa.*

69 §

*Sarjan viimeiset ajoneuvot*

Hyväksyntäviranomainen voi ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan hakeuksesta myöntää poikkeuksen ajoneuvon rakennetta ja varusteita koskevista Euroopan unionin säädöksiin perustuvista vaatimuksista, jollei niissä toisin säädetä:

- 1) enintään 6 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 7 kuukauden ajaksi valmiille *L-luokan ajoneuvoille*, moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;
- 2) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 13 kuukauden ajaksi monivaiheisen tyyppihyväksynnän perusteella hyväksyttävälle *L-luokan ajoneuvoille*, moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;
- 3) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta valmiille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille;
- 4) enintään 18 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppihyväksynnän tuloksena valmistuneille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille;
- 5) *enintään 24 kuukauden ajaksi ajoneuvoa*

69 §

*Sarjan viimeiset ajoneuvot*

Hyväksyntäviranomainen voi ajoneuvon valmistajan tai valmistajan edustajan hakeuksesta myöntää poikkeuksen ajoneuvon rakennetta ja varusteita koskevista Euroopan unionin säädöksiin perustuvista vaatimuksista, jollei niissä toisin säädetä:

- 1) enintään 6 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 7 kuukauden ajaksi valmiille moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;
- 2) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta tai, jos poikkeusten voimassaolo päättyy kalenterivuoden lopussa, 13 kuukauden ajaksi monivaiheisen tyyppihyväksynnän perusteella hyväksyttävälle, moottorityökoneille ja maastoajoneuvoille;
- 3) enintään 12 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta valmiille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille;
- 4) enintään 18 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppihyväksynnän tuloksena valmistuneille M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille.

koskevien vaatimusten voimaantulosta valmiille T1–T4-luokan ajoneuvoille;

6) enintään 30 kuukauden ajaksi ajoneuvoa koskevien vaatimusten voimaantulosta monivaiheisen tyyppihyväksynnän tuloksena valmistuneille T1–T4-luokan ajoneuvoille.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille edellisenä kalenterivuonna tai edellisen 12 kuukauden aikana Suomessa käyttöön otetuista M<sub>1</sub>-luokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista ja enintään 30 prosentille kuhunkin muuhun ajoneuvoluokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista. Mainitun prosenttiluvun mukainen ajoneuvomäärä pyöristetään ylöspäin lähimpään kokonaislukuun.

Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen T1–T4-luokan ajoneuvojen osalta poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille kahtena edellisvuotena Suomessa käyttöön otettujen kaikkien asianomaiseen tyyppiin kuuluvien ajoneuvojen lukumäärästä. Kyseinen enimmäismäärä ei kuitenkaan saa olla alle 20.

Edellä 1–3 momentissa tarkoitettua poikkeusta sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin:

1) jotka olivat ETA-valtioiden alueella, kun tyyppihyväksynnän voimassaolo loppui;

2) jotka on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai kansallisen tyyppihyväksynnän voimassaoloa osoittavalla todistuksella, joka oli annettu kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnän ollessa vielä voimassa; ja

3) joita ei ollut vielä rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.

Teknisestä menettelystä, sovellettavista määräajoista ja poikkeuksesta rekisteriin tehtävästä merkinnästä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille säädetään valtioneuvoston asetuksella.

71 §

*Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet*

-----  
Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittami-

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää enintään 10 prosentille edellisenä kalenterivuonna tai edellisen 12 kuukauden aikana Suomessa käyttöön otetuista M1-luokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista ja enintään 30 prosentille kuhunkin muuhun ajoneuvoluokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista *pyöristettynä ylöspäin lähimpään kokonaislukuun. Vaihtoehtoisesti 1 momentissa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää enintään 100 saman valmistajan samaan ajoneuvoluokkaan valmistamalle M-, N- ja O-luokan ajoneuvolle sekä enintään 20 saman valmistajan samaan ajoneuvoluokkaan valmistamalle moottorityökoneelle ja maastoajoneuvolle.*

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettua poikkeusta sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin:

1) jotka olivat ETA-valtion alueella, kun tyyppihyväksynnän voimassaolo loppui;

2) jotka on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai kansallisen tyyppihyväksynnän voimassaoloa osoittavalla todistuksella, joka oli annettu kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnän ollessa vielä voimassa; ja

3) joita ei ollut vielä rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.

Teknisestä menettelystä, sovellettavista määräajoista ja poikkeuksesta rekisteriin tehtävästä merkinnästä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille säädetään valtioneuvoston asetuksella.

71 §

*Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet*

-----  
Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittami-

seksi:

1) ajoneuvon kuljettaja on velvollinen vaa-  
dittaessa esittämään poliisimiehelle, tullimie-  
helle ja rajavartiomiehelle sekä tekniseen  
tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallis-  
tuvalla katsastuksia suorittavalle henkilölle  
ajoneuvon rekisteröinnistä annetun todistuk-  
sen, katsastustodistuksen ja muun vaatimus-  
tenmukaisuuden osoittavan asiakirjan, jonka  
mukana pitämiseen hän on velvollinen;

2) poliisimiehellä, tullimiehellä ja rajavartiomiehellä sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla katsastuksia suorittavalla henkilöllä on oikeus *ajoneuvon kuljettajan estämättä* päästä ajoneuvoon sisälle ja tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa; ajoneuvon tarkastusta ei kuitenkaan saa ulottaa ajoneuvossa oleviin asumiseen käytettäviin tiloihin, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

---

80 §

*Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö*

Jos tyyppihyväksyntäviranomainen arvioi, että jokin 30 §:n 1 momentissa mainituissa säädöksissä tarkoitettu ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenne- tai työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, tyyppihyväksyntäviranomainen voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää ensirekisteröimistä ja myymästä tällaista ajoneuvoa, järjestelmää, osaa tai erillistä teknistä yksikköä. Tyyppihyväksyntäviranomaisen on viipymättä salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoitettava tästä muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille, Euroopan komissiolle ja, jos 30 §:n 1 momentissa mainitussa säädöksessä niin edellytetään, ajoneuvon valmistajalle sekä ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt.

seksi:

1) ajoneuvon kuljettaja on velvollinen vaa-  
dittaessa esittämään poliisimiehelle, tullimie-  
helle ja rajavartiomiehelle sekä tekniseen  
tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallis-  
tuvalla katsastuksia suorittavalle henkilölle  
ajoneuvon rekisteröinnistä annetun todistuk-  
sen, katsastustodistuksen tai muun vaatimus-  
tenmukaisuuden osoittavan asiakirjan, *jos  
kuljettaja on velvollinen pitämään tällaista  
todistusta tai muuta asiakirjaa mukanaan.*

2) poliisimiehellä, tullimiehellä ja rajavartiomiehellä sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla katsastuksia suorittavalla henkilöllä on oikeus päästä ajoneuvoon sisälle ja tarkastaa se sekä tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa; ajoneuvon tarkastusta ei kuitenkaan saa ulottaa ajoneuvossa oleviin asumiseen käytettäviin tiloihin, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

---

80 §

*Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö*

Jos tyyppihyväksyntäviranomainen arvioi, että jokin 30 §:n 1 kohdassa *tarkoitettussa säädöksessä* tarkoitettu ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö on vakavana vaarana liikenne- tai työturvallisuudelle, ympäristölle tai terveydelle, vaikka se on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, tyyppihyväksyntäviranomainen voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltää ensirekisteröimistä ja myymästä tällaista ajoneuvoa, järjestelmää, osaa tai erillistä teknistä yksikköä. Tyyppihyväksyntäviranomaisen on viipymättä salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoitettava tästä muiden ETA-valtioiden ja Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisille, kyseessä olevaa E-sääntöä soveltavien valtioiden hyväksyntäviranomaisille, Euroopan komissiolle ja, jos 30 §:n 1 kohdassa tarkoitettussa säädöksessä niin edellytetään, ajoneuvon valmistajalle sekä ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt.

## 81 §

*Suomessa hyväksytyin tyyppin ja yksittäishyväksytyin ajoneuvon vaarallisuuden edellyttämät toimet*

Jos Suomessa tyyppi- tai yksittäishyväksyty ajoneuvo, järjestelmä, osa, erillinen tekninen yksikkö tai varuste aiheuttaa 80 §:n 1 momentissa tarkoitettua vaaraa, tyyppihyväksyntäviranomaisen on varmistuttava siitä, että vaara saadaan poistettua. Tässä tarkoituksessa tyyppihyväksyntäviranomaisella on oikeus:

1) kieltää tilapäisesti tai pysyvästi vaarallisen ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistus, kaupan pitäminen, ensirekisteröinti, myynti ja muu luovuttaminen sekä käyttö;

2) vaatia sellaisten muutosten tekemistä ajoneuvoon, järjestelmään, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön, että vaara poistuu ja vaatia tuloksen osoittamista;

3) velvoittaa ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistaja, maahantuoja tai myyjä julkisesti ilmoittamaan ajoneuvoon, järjestelmään, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön liittyvästä vaarasta sekä tarvittaessa itse antaa tällainen ilmoitus valmistajan, maahantuojan tai myyjän kustannuksella;

4) velvoittaa valmistaja, maahantuoja tai myyjä korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos tyyppihyväksyntäviranomaisen käyttää jotakin 1–3 kohdassa tarkoitettua oikeutta.

Valmistajan, maahantuojan tai myyjän tulee viivytyksettä ilmoittaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle sellaisesta vaarasta koskevasta tiedosta, joka voi johtaa 1 momentin 1–3 kohdan mukaiseen toimintaan.

Tyyppihyväksyntäviranomaisen voi tehostaa valmistajalle, maahantuojalle tai myyjälle antamaansa kieltä sekä korjaus- tai ilmoi-

## 81 §

*Suomessa hyväksytyin tyyppin ja yksittäishyväksytyin ajoneuvon vaarallisuuden edellyttämät toimet*

Jos Suomessa tyyppihyväksyty muu ajoneuvo kuin 2 a §:n 2 tai 3 momentissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaisesti EU-tyyppihyväksyty ajoneuvo tai kansallisesti piensarjatyypin hyväksyty tai yksittäishyväksyty ajoneuvo taikka muuhun kuin mainitun EU-asetuksen mukaisesti tyyppihyväksytyyn ajoneuvoon tarkoitettu järjestelmä, osa, erillinen tekninen yksikkö tai varuste aiheuttaa 80 §:n 1 momentissa tarkoitettua vaaraa, tyyppihyväksyntäviranomaisen on varmistuttava siitä, että vaara saadaan poistettua. Tässä tarkoituksessa tyyppihyväksyntäviranomaisella on oikeus:

1) kieltää tilapäisesti tai pysyvästi vaarallisen ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistus, kaupan pitäminen, ensirekisteröinti, myynti ja muu luovuttaminen sekä käyttö;

2) vaatia sellaisten muutosten tekemistä ajoneuvoon, järjestelmään, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön, että vaara poistuu ja vaatia tuloksen osoittamista;

3) velvoittaa ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön valmistaja, maahantuoja tai myyjä julkisesti ilmoittamaan ajoneuvoon, järjestelmään, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön liittyvästä vaarasta sekä tarvittaessa itse antaa tällainen ilmoitus valmistajan, maahantuojan tai myyjän kustannuksella;

4) velvoittaa valmistaja, maahantuoja tai myyjä korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos tyyppihyväksyntäviranomaisen käyttää jotakin 1–3 kohdassa tarkoitettua oikeutta.

*Edellä 1 momentissa tarkoitettun ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen valmistajan, maahantuojan tai myyjän tulee viivytyksettä ilmoittaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle sellaisesta vaarasta koskevasta tiedosta, joka voi johtaa 1 momentin 1–3 kohdan mukaiseen toimintaan.*

tuskehotusta uhkasakolla tai teettämisuhalla siten kuin uhkasakkolaissa säädetään. Tyyp-pihyväksyntäviranomainen maksaa teettäen suoritettun toimenpiteen kustannukset. Sanotut kustannukset saadaan periä asianosaiselta ilman tuomiota tai päätöstä siinä järjestykses-sä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanos-ta annetussa laissa säädetään.

## 86 §

*Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu*

Jos Suomessa liikenteessä käytettäväksi hyväksytyssä M-, N-, O- tai L-luokan ajo-neuvotyypissä tai osassa tällaista tyyppiä olevista ajoneuvoista todetaan virhe tai poik-keama, joka aiheuttaa vakavaa vaaraa liiken-neturvallisuudelle tai huomattavaa haittaa ympäristölle taikka terveydelle, ajoneuvon valmistajan, valmistajan edustajan ja maa-hantuojan tulee ilmoittaa Liikenteen turvalli-suusvirastolle kaikki voimassa olevat ta-kaisinkutsukampanjat, korjattavat kohteet ja suoritettun korjauksen tunnistusmerkinnät heti, kun ajoneuvon valmistaja on aloittanut täl-laisen ajoneuvotyypin takaisinkutsukampan-jan Suomessa tai muualla ETA-valtion alu-eella. Ajoneuvon valmistaja, valmistajan edustaja ja maahantuojat ovat velvollisia huo-lehtimaan siitä, että virhe tai poikkeama kor-jataan kaikista Suomessa käytössä olevista ajoneuvoista. Ajoneuvon valmistajan, val-mistajan edustajan ja maahantuojan tulee il-moittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, kun takaisinkutsukampanja on suoritettu ja kaikki ajoneuvot korjattu.

## 86 §

*Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu*

Jos Suomessa liikenteessä käytettäväksi hyväksytyssä muussa ajoneuvotyypissä kuin 2 a §:ssä tarkoitetun Euroopan unionin ase-tuksen mukaisesti EY- tai EU-tyyppihyväksytyssä M-, N-, O- tai L-luokan ajoneuvotyypissä tai osassa tällaista tyyppiä olevista ajoneuvoista todetaan virhe tai poik-keama, joka aiheuttaa vakavaa vaaraa liiken-neturvallisuudelle tai huomattavaa haittaa ympäristölle taikka terveydelle, ajo-neuvon valmistajan, valmistajan edustajan ja maa-hantuojan tulee ilmoittaa Liikenteen turvalli-suusvirastolle kaikki voimassa olevat ta-kaisinkutsukampanjat, korjattavat kohteet ja suoritettun korjauksen tunnistusmerkinnät heti, kun ajoneuvon valmistaja on aloittanut täl-laisen ajoneuvotyypin takaisinkutsukampan-jan Suomessa tai muualla ETA-valtion alu-eella. Ajoneuvon valmistaja, valmistajan edustaja ja maahantuojat ovat velvollisia huo-lehtimaan siitä, että virhe tai poikkeama kor-jataan kaikista Suomessa käytössä olevista ajoneuvoista. Ajoneuvon valmistajan, val-mistajan edustajan ja maahantuojan tulee il-moittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, kun takaisinkutsukampanja on suoritettu ja kaikki ajoneuvot korjattu.

## 95 a §

*Ajoneuvon katsastuksiin ja teknisiin tienvar-sitarkastuksiin liittyvä yhteys-piste*

*Liikenteen turvallisuusvirasto toimii moot-*

*toriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräraikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU 15 artiklassa sekä unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/47/EU 17 artiklassa tarkoitettuna yhteyspisteenä.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto toimittaa 1 momentissa tarkoitettua nimeämisestä ilmoituksen Euroopan komissiolle siten kuin 1 momentissa mainituissa direktiiveissä edellytetään.*

96 §

*Ajoneuvorikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

16) laiminlyö 30 §:n 1 momentissa mainittuihin säädöksiin liittyvässä teknisissä vaatimuksia sisältävässä Euroopan unionin lainsäädännössä säädetyn sellaisen tiedon antovelvollisuuden, joka voi johtaa ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen markkinoilta pois vetämiseen,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ajoneuvorikkomuksesta sakkoon.

Ajoneuvorikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 30 §:n 1 momentissa mainittuja säädöksiä täydentävässä, teknisissä vaatimuksia sisältävässä Euroopan unionin asetuksessa säädetyn korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittaviin tietoihin pääsyvelvoitteen,

2) laiminlyö 30 §:n 1 momentissa mainittuja säädöksiä täydentävässä, teknisissä vaatimuksia sisältävässä Euroopan unionin asetuksessa säädetyn ajoneuvon päästönrajoitusjärjestelmän lisäaineen käyttövelvoitteen ajoneuvoa liikenteessä käytettäessä taikka

3) rikkoo 30 §:n 1 momentissa mainittuja säädöksiä täydentävässä, teknisissä vaatimuksia sisältävässä Euroopan unionin asetuksessa säädetyn päästönrajoitusjärjestelmän toimintaa rajoittavan laitteen käytön kieltoa tai

96 §

*Ajoneuvorikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

16) laiminlyö 2 a §:ssä tarkoitettussa Euroopan unionin asetuksessa säädetyn sellaisen tiedon antamisvelvollisuuden, joka voi johtaa ajoneuvon, osan, erillisen teknisen yksikön tai varusteen markkinoilta poisvetämiseen,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ajoneuvorikkomuksesta sakkoon.

Ajoneuvorikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 2 a §:ssä tarkoitettussa Euroopan unionin asetuksessa säädetyn korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittaviin tietoihin pääsyä koskevan velvoitteen,

2) laiminlyö 2 a §:n 1 momentissa tarkoitettun direktiivin nojalla annetussa Euroopan unionin asetuksessa säädetyn ajoneuvon päästönrajoitusjärjestelmän lisäaineen käyttöä koskevan velvoitteen ajoneuvoa liikenteessä käytettäessä,

3) rikkoo 2 a §:ssä tarkoitettussa Euroopan unionin asetuksessa säädettyä päästönrajoitusjärjestelmän toimintaa rajoittavan laitteen käyttöä koskevaa kieltoa tai päästönrajoitusjärjestelmän muuttamista tyyppihyväksynnän vaatimusten vastaiseksi koskevaa kieltoa,

kieltoa muuttaa päästönrajoitusjärjestelmä  
tyyppihyväksynnän vaatimusten vastaiseksi.

taikka

4) rikkoo 2 a §:n 2 tai 3 momentissa maini-  
tussa Euroopan unionin asetuksessa säädet-  
tyä kieltoa saattaa markkinoille hyväksyntää  
edellyttäviä ajoneuvoja, järjestelmiä, osia,  
erillisiä teknisiä yksiköitä ilman tällaista hy-  
väksyntää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta  
20 .

Lain 32 §:n 1 momenttia yksittäisen L1e-A-  
luokan ajoneuvon vapautuksesta tyyppi-  
hyväksyntävelvollisuudesta sekä 64 a §:n 6 ja  
7 kohtaa L1e-A-luokan ajoneuvon ja kevyen  
sähköajoneuvon vapautuksesta rekisteröinti-  
velvollisuudesta sovelletaan lain julkaisemis-  
päivästä.

Lain 95 a § tulee voimaan 20 päivänä tou-  
kokuuta 2018.

Uuteen ajoneuvotyyppiin tyyppihyväksyttä-  
vään L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvon  
sovelletaan tämän lain voimaantullessa voi-  
massa olleita säännöksiä 31 päivään joulukuuta  
2016.

Voimassaolevan L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-  
luokan ajoneuvon tyyppihyväksynnän laajen-  
nukseen ja ajoneuvon ensimmäiseen käyt-  
töönottoon sovelletaan tämän lain voimaan-  
tullessa voimassa olleita säännöksiä 31 päi-  
vään joulukuuta 2016.

Voimassaolevan T-, C-, L1e-, L2e- ja L6e -  
luokan ajoneuvon ja liikennetraktorin tyyppi-  
hyväksynnän laajennukseen ja ajoneuvon  
ensimmäiseen käyttöönottoon sovelletaan  
tämän lain voimaantullessa voimassa olleita  
säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2017.

EY-tyyppihyväksytyyn L- ja T-luokan ajo-  
neuvon, joka täyttää tämän lain 69 §:n 3  
momentissa säädetyt ehdot, sovelletaan tä-  
män lain voimaan tullessa voimassa ollutta  
69 §:ää.

2.

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* tieliikennelain (267/1981) 88 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1043/2014,

*muutetaan* 2 §:n 11 kohta, 2 a §:n 2 ja 3 kohta, 40 §:n 1 momentti, 45 §, 88 §:n 1 momentti, 89 §:n 1 momentti ja 94 §:n 1 momentti sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 11 kohta laissa 414/1997, 2 a §:n 2 ja 3 kohta ja 89 §:n 1 momentti laissa 1091/2002, 45 § osaksi laissa 449/1989, 88 §:n 1 momentti laissa 234/2006 ja 94 §:n 1 momentti laissa 387/2011, sekä

*lisätään* lakiin uusi 45 a § ja 88 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 234/2006, uusi 4 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmiä*

*Määritelmiä*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

11) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, rullasuk-silla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikki-ajoneuvon, pyörätuolin tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa;

11) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, rullasuk-silla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikki-ajoneuvon, pyörätuolin, *jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen* tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa;

2 a §

2 a §

*Ajoneuvojen määritelmät*

*Ajoneuvojen määritelmät*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, moottoripyörä ja mopo sekä näihin luokkiin kuulumattomat L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, moottoripyörä ja mopo sekä *kolmi- ja nelipyöräisten* L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

3) *hinattavalla ajoneuvolla* toiseen ajoneuvon kytkettävää ajoneuvoa; hinattavia ajoneuvoja ovat perävaunu ja hinattava laite;

3) *hinattavalla ajoneuvolla* toiseen ajoneuvon kytkettävää ajoneuvoa; hinattavia ajoneuvoja ovat perävaunu ja *sekä* hinattava laite *ja siihen rinnastettava vedettävä vaihdet-*

*tavissa oleva laite;*

40 §

*Jalankulkijan paikka tiellä*

Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Hän ei kuitenkaan saa jalkakäytävällä taluttaa polkupyörää tai mopoa, kuljettaa potkukelkkaa, hiihtää, luistella eikä kantaa kookasta taakkaa, jos siitä voi aiheutua huomattavaa haittaa muille jalankulkijoille.

40 §

*Jalankulkijan paikka tiellä*

Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Hän ei kuitenkaan saa jalkakäytävällä taluttaa polkupyörää tai mopoa, kuljettaa potkukelkkaa, *jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä taikka kevyttä sähköajoneuvoa*, hiihtää, luistella eikä kantaa kookasta taakkaa, jos siitä voi aiheutua huomattavaa haittaa muille jalankulkijoille.

45 §

*Invalidiajoneuvojen liikenne*

Pyörätuolia käyttävään *vammaiseen* sovelletaan jalankulkijoita koskevia säännöksiä.

Sama koskee vammaista, joka kävelynopeudella kuljettaa käsikäyttöistä tai sellaista moottorikäyttöistä invalidiajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 15 km/h. Muutoin hänen on noudatettava polkupyöräilijöitä koskevia säännöksiä.

45 §

***Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttö***

Pyörätuolia *tai muuta vastaavaa moottoritonta apuvälinettä* käyttävään sovelletaan jalankulkijoita koskevia säännöksiä.

Sama koskee *sitä*, joka kävelynopeudella kuljettaa käsikäyttöistä tai sellaista *jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja* jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Muutoin hänen on noudatettava polkupyöräilijöitä koskevia säännöksiä.

45 a §

*Keuyen sähköajoneuvon käyttö*

*Keuyen sähköajoneuvon kuljettajaan sovelletaan polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä.*

*Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuitenkin kävelynopeudella kuljettaa myös jalkakäytävällä noudatteen jalankulkijoita koskevia säännöksiä. Tällöin kuljettajan on annettava jalankulki-*

*jalle esteetön kulku.*

88 §

*Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta:

- 1) henkilöautossa;
- 2) linja-autossa;
- 3) pakettiautossa;
- 4) kuorma-autossa;
- 5) korilla varustetussa kolmi- ja nelipyörässä sekä korilla varustetussa kevyessä nelipyörässä.

---

*Kaikkien liikenteessä käytettävien lasten turvalaitteiden on oltava ajoneuvolaissa sekä sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä asetettujen vaatimusten mukaisesti tyyppiltään hyväksytyjä.*

88 a §

*Lapsen kuljettaminen ajoneuvossa*

---

Lisätään uusi 4 mom.

89 §

*Suojakypärän käyttö*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyyppiltään hyväksytyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

88 §

*Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta:

- 1) henkilöautossa;
- 2) linja-autossa;
- 3) pakettiautossa;
- 4) kuorma-autossa;
- 5) kolmipyöräisessä mopossa ja moottori-käyttöisessä kolmipyörässä, jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
- 6) kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt.

---

3 mom. kumotaan

88 a §

*Lapsen kuljettaminen ajoneuvossa*

---

*Ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa lasta saa kuljettaa ainoastaan, jos lapsen paikallaan pysyminen voidaan luotettavasti varmistaa. Lapsen kuljettamiseen muulla ohjaustangolla varustetulla ajoneuvolla sovelletaan henkilöautoa koskevia säännöksiä.*

89 §

*Suojakypärän käyttö*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyyppiltään hyväksytyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

- 1) moottoripyörällä;
- 2) kolmi- ja nelipyörällä sekä kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla;
- 3) mopolla;
- 4) moottorikelkalla.

- 1) moottoripyörällä;
- 2) *kolmipyörällä, raskaalla nelipyörällä ja kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla tai turvakaarella;*
- 3) mopolla;
- 4) moottorikelkalla;
- 5) *ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetulla maastoajoneuvolla ja traktorilla, jota ei ole varustettu korilla tai turvakaarella.*

---

94 §

*Ajoasiakirjan esittämismääräykset*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan on vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle todistus ajoneuvon rekisteröinnistä ja muu asiakirja, jonka mukana pitämiseen hän on velvollinen.

Jos ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, mutta hänen henkilönsä on todettu, poliisimies voi sallia ajon jatkamisen, *jollei syytä muuhun ole*. Kuljettaja voidaan tällöin velvoittaa esittämään asiakirja poliisille määrääjässä.

---

94 §

*Ajoasiakirjan esittämismääräykset*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on velvollinen vaadittaessa esittämään poliisimiehelle *todistuksen* ajoneuvon rekisteröinnistä tai muun asiakirjan, jonka hän on velvollinen pitämään mukanaan.

Jos ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, poliisimies voi sallia ajon jatkamisen, jos kuljettajan henkilönsä voidaan todeta. Kuljettaja voidaan tällöin velvoittaa esittämään asiakirja poliisille määrääjässä.

---

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*

---

3.

**Laki**

**rikoslain 23 luvun 9 ja 12 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rikoslain (39/1889) 23 luvun 9 § ja 12 §:n 3 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 23 luvun 9 § laissa 545/1999 ja 23 luvun 12 §:n 3 kohta laissa 1094/2002, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

23 luku

23 luku

**Liikenne rikoksista**

**Liikenne rikoksista**

9 §

9 §

*Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla*

*Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla*

Joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, *moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa* alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

*Liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla tuomitaan myös tienkäyttäjää, joka kuljettaa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena kävelynopeutta nopeammin käsikäyttöistä tai sellaista jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.*

12 §

12 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

Tässä luvussa tarkoitetaan:

-----  
3) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, kolmi- ja nelipyörä, kevyt nelipyörä, traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;  
-----

-----  
3) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, *moottorikäyttöinen kolmipyörä, kevyt ja raskas nelipyörä*, traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;  
-----

-----  
*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta*  
*20 .*  
-----