

RP 24/2015 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen, vägtrafiklagen och 23 kap. 9 och 12 i strafflagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att fordonslagen, vägtrafiklagen och strafflagen ändras.

Genom de föreslagna ändringarna avlägsnas överlappningar mellan nationell lagstiftning och EU-förordningar som gäller typgodkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon samt fyrhjulingar och jordbruks- och skogsbruksfordon. Dessutom stärks de nationella kraven i anknytning till lagändringarna i fråga om andra fordon än de som ska EU-typgodkännas.

Vidare utvidgas inom ramen för det nationella spelrummet den nuvarande gruppen av förflyttningshjälpmedel som är avsedda för personer med funktionsnedsättning och som inte omfattas av tillämpningsområdet för fordonslagen så att den oberoende av användaren omfattar alla långsammare förflyttningshjälpmedel med elmotor som stöder eller ersätter förflyttning till fots. Dessutom tillfogas som en helt ny fordonskategori snabbare lätta fordon som är tillåtna i vägtrafik och som får ha elmotor, såsom Segway-fordonet för persontransport och olika seniorskotrar.

Som ett led i verkställandet av förordningarna fastställs genom lag också sådana bestämmelser om sanktioner som verkställandet av dem kräver. I detta sammanhang fastställs också Trafiksäkerhetsverket som nationell kontaktpunkt som ett led i genomförandet av de nya direktiven om fordonsbesiktning och tekniska vägkontroller.

Trafikreglerna för gående ska tillämpas på sådana förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots som är tillåtna i vägtrafik för även andra än enbart personer med funktionsnedsättning, om dessa framförs i gångfart. Om hastigheten överskrider gångfart ska trafikreglerna för cyklister tillämpas. Trafikreglerna för cyklister tillämpas också på lätta elfordon. Lätta elfordon får emellertid också framföras på gångbana om de håller gångfart.

Det föreslås att strafflagens definition av motordrivet fordon uppdateras så att den börjar motsvara fordonslagen. Tillämpningsområdet för straffbestämmelsen som gäller trafikfylleri med motorlöst fordon utvidgas genom att till den fogas motoriserade cyklar och lätta elfordon. Bestämmelsen ska också tillämpas på förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som framförs snabbare än i gångfart.

Lagändringarna genomför regeringsprogrammets mål att göra författningarna smidigare och lätta upp den administrativa bördan.

Avsikten är att lagarna ska träda i kraft så snart som möjligt efter att de har publicerats, men dock senast från ingången av 2016.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
2.2 Bedömning av nuläget	6
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	8
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	11
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	12
6 ANDRA OMSTÄNDIGHETER SOM INVERKAT PÅ PROPOSITIONENS INNEHÅLL	13
DETALJMOTIVERING	14
1 LAGFÖRSLAG	14
1.1 Fordonslagen.....	14
1.2 Vägtrafiklagen.....	21
1.3 Strafflagen.....	23
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	24
3 IKRAFTTRÄDANDE	25
LAGFÖRSLAG	27
Lag om ändring av fordonslagen.....	27
Lag om ändring av vägtrafiklagen.....	41
Lag om ändring av 23 kap. 9 och 12 § i strafflagen.....	44
BILAGA	46
PARALLELLTEXT	46
Lag om ändring av fordonslagen.....	46
Lag om ändring av vägtrafiklagen.....	70
Lag om ändring av 23 kap. 9 och 12 § i strafflagen.....	74

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Europeiska unionen har förnyat ramarna för regelverket om fordon genom att ersätta de tidigare 41 skilda direktiven om typgodkännande av traktorer och släpvagnar till dem samt två-, tre- och fyrhjuliga motorfordon med två förordningar av Europaparlamentet och rådet, samt i samband med att man antog förordningarna fastställt ett omfattande mandat för kommissionen att utfärda bestämmelser om tekniska genomförandeåtgärder. Tillverkarna kan börja tillämpa Europeiska unionens nya regelverk på typgodkännandena genast då de sista av kommissionens genomförandeakter blir klara. När det gäller två-, tre- och fyrhjuliga fordon har det varit möjligt att tillämpa bestämmelserna från september 2014 och i fråga om traktorer och släpvagnar till dem från maj 2015. Övergångstiden innan det blir obligatoriskt att tillämpa bestämmelserna fortsätter ännu fram till 2016 och 2017.

Med anledning av det nya EU-regelverket bör lagstiftning som överlappar förordningarna upphävas och de bestämmelser som grundar sig på det nationella spelrummet uppdateras. I och med att EU-lagstiftningen har blivit klarare och enklare har det uppstått behov av att också granska strukturerna i den nationella lagstiftningen på ett mera omfattande sätt. Kommunikationsministeriet inledde redan innan EU-förordningarna om fordon i kategori L och traktorer och släpvagnar till dem hade antagits en ny granskning av den nationella lagstiftningshierarkin, som resulterade i att tekniska bestämmelser på en lägre nivå som motsvarar EU-regelverkets struktur i fortsättningen ska höra till Trafiksäkerhetsverket. Genom de lagändringar som genomfördes i den första fasen överfördes de tekniska bestämmelser på lägre nivå som gällde de fordon som omfattas av denna proposition, det vill säga fordon i kategori L, traktorer och släpvagnar till dem samt cyklar, till Trafiksäkerhetsverket. Den ändring av fordonlagen (1042/2014) som gällde denna reform trädde i kraft den 1 januari 2015.

I samband med ändringarna av EU-lagstiftningen ökade det nationella spelrummet i synnerhet vad gäller lagstiftningen om lätta fordon. Begränsningen av EU-förordningarnas tillämpningsområde och den nya klassificeringen av fordon gör att lätta fordon, som inte omfattas av vår nuvarande lagstiftning, i fortsättningen på ett mera entydigt sätt ska omfattas av den nationella lagstiftningen. Som lätta fordon uppfattas sådana lätta fordon som inte omfattas av EU-typgodkännande, såsom självbalanserande en- eller flerhjuliga fordon för persontransport, seniorskotrar avsedda för äldre personer, eldrivna cyklar och andra hjälpmedel och förflyttningshjälpmedel som fungerar med i synnerhet el. För att kunna göra en ny bedömning av de lätta fordonens roll inledde kommunikationsministeriet hösten 2013 ett särskilt projekt där man genom deltagande beredning strävade efter att identifiera vilken större roll de lätta fordonen spelar i trafiksystemet samt på vilket sätt man kan lämna spelrum för olika alternativa lösningar och i synnerhet för framtida utveckling inom teknik och innovationer.

Medan projektet pågick publicerade riksdagens framtidsutskott rapporten ”Suomen sata uutta mahdollisuutta: radikaalit teknologiset ratkaisut” (fritt översatt: Hundra nya möjligheter för Finland: radikala tekniska lösningar). I rapporten identifierades personliga en- och tvåhjuliga fordon för person- och godstransport som en lovande framtida teknisk lösning på trafikproblemen, i synnerhet i stadsområden. Förutom att skapa en teknisk ram för olika framtida lösningar strävar denna proposition också efter att förverkliga målen i rapporten och projektet för lätta fordon som en möjliggörare från förvaltningens sida.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Inledning

RP 24/2015 rd

I Finland finns det för närvarande sammanlagt 470 000 fordon i kategori L, av vilka cirka 240 000 är motorcyklar och 205 000 är mopeder. Det finns något över 23 000 olika tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L. Cirka 390 000 traktorer är registrerade. Eftersom släpvagnar till traktorer inte registreras finns det ingen tillförlitlig uppskattning av deras antal. Av de cirka 350 000 cyklar som säljs varje år är bara var hundra cykel eldriven. Utvecklingen i fråga om antalet eldrivna cyklar har emellertid varit snabb över hela världen och försäljningen av dem i hela EU överstiger redan den årliga försäljningen av motorcyklar och mopeder.

I fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den föreskrivs det om kraven på fordon. Fordonslagen innehåller de viktigaste bestämmelserna om klassificeringen av fordon, tekniska krav, godkännande, registrering och rätt att använda fordon, komponenter och separata tekniska enheter, förhindrande av användning och om reparationsskyldighet liksom om installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter i fordon. Lagen gäller i stor utsträckning även andra frågor som rör komponenter, system, separata tekniska enheter och utrustning i fordon. Tillämpningsområdet för fordonslagen omfattar i princip alla förflyttningshjälpmedel med motor som används på väg eller andra ställen. De enda fordon som inte omfattas av lagens tillämpningsområde är rullstolar för handikappade och motsvarande hjälpmedel som har en motor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen. Inte heller hjälpmedel utan motor, sparkstöttingar, lekfordon och motsvarande anordningar omfattas av lagens tillämpningsområde.

Vid ingången av 2015 genomfördes en omfattande reform av fordonslagstiftningen. Ändringarna ingår i huvudsak i ändring 1042/2014 av fordonslagen. Dessutom utfärdades det en ny förordning av statsrådet om fordons konstruktion och utrustning (1270/2014), där de viktigaste kraven på högre nivå definieras. Genom projektet skapade man klarhet i särskilt utfärdandet av bestämmelser och föreskrifter om fordonen i de kategorier som anges i de nya EU-förordningarna. Normgivningsbefogenheter överfördes till Trafiksäkerhetsverket i fråga om mycket detaljerade tekniska krav på andra fordon än bilar och släpvagnar till dem. Vid överföringen av normgivningsbefogenheterna till Trafiksäkerhetsverket var utgångspunkten att de normer som överförs till myndigheten ska bilda regleringsmässiga helheter, så att överlappande arbete vid ministeriet och Trafiksäkerhetsverket kan undvikas vid beredningen och uppdateringen av bestämmelser och föreskrifter. Genom detta strävade man efter att skapa klarhet i uppgiftsfördelningen mellan ministeriet och Trafiksäkerhetsverket i fråga om kraven på fordon och att effektivisera beredningen av lagstiftning inom kommunikationsministeriets ansvarsområde.

Efter att lagen hade blivit antagen meddelade Trafiksäkerhetsverket två föreskrifter. I den ena föreskrivs det om de krav som gäller för fordon i kategori L och cyklar samt släpvagnar till dessa (TRAFI/9460/03.04.03.00/2012) och i den andra om de krav som gäller för traktorer, motorredskap och terrängfordon samt släpvagnar till dessa, och för andra släpanordningar än sådana som är avsedda att kopplas till bilar (TRAFI/9457/03.04.03.00/2012). Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter har tillämpats sedan den 1 januari 2015, och från och med det upphävdes genom lagen de förordningar på ministerienivå som tidigare hade innehållit motsvarande tekniska krav. Innehållsmässigt gjordes det i praktiken inga ändringar i kraven i detta sammanhang, med undantag av några mindre ändringar i kraven på strålkastare, lyktor och reflektorer för cyklar.

I vägtrafiklagen (267/1981) och de föreskrifter som har utfärdats med stöd av den finns det bestämmelser om användningen av fordon. Vägtrafiklagen innehåller allmänna bestämmelser om användningen av fordon, inbegripet trafikregler och krav på användning av skyddsanordningar. Grundläggande bestämmelser om de högsta tillåtna måtten på fordon, liksom belastning i form av personer och gods, finns i vägtrafiklagens 6 kap. I förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992), nedan användningsförordningen, finns det bestämmelser om

RP 24/2015 rd

hastighetsbegränsningarna för olika fordonskategorier och om användningen av fordon som är mera detaljerade än de som finns i lagen.

Trafikreglerna i vägtrafiklagen är i princip olika för gående, cyklister och motorfordon. Dessutom har det utifrån den person som transporteras införts undantag för fordon som är avsedda för personer med funktionsnedsättning, vilket betyder att trafikreglerna är annorlunda om ett fordon framförs av en person med funktionsnedsättning. Trafikreglerna varierar också delvis i fråga om långsammare fordon såsom mopeder och traktorer.

Bestämmelser om trafikbrott ingår i 23 kap. i strafflagen (39/1889). I 12 § ingår en definition av motordrivet fordon, som begränsar tillämpningsområdet för de straffbestämmelser som gäller bland annat grovt äventyrande av trafiksäkerheten (2 §) och rattfylleri (3 §). I 9 § bestäms om trafikfylleri med motorlöst fordon. I rättspraxis har det ansetts (HD 2011:28) att persontransportörer försedda med elmotor (Segway) enligt den gällande lagstiftningen ska betraktas som ett sådant motordrivet fordon som avses i bestämmelsen.

EU-regelverket och det nationella spelrummet

Fordonslagen innehåller de viktigaste bestämmelserna om klassificeringen av fordon, tekniska krav, godkännande, besiktning och registrering. Bestämmelserna om godkännande av fordon i kategori L i den gällande lagen baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG. På motsvarande sätt baserar sig bestämmelserna om godkännande av traktorer på Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG. Förutom tekniska krav för EG-typgodkännande ställer EG-direktiven delvis också krav på förfarandena för godkännande.

EU antog våren 2013 följande förordningar: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (*EU-förordningen om fordon i kategori L*) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (*EU-förordningen om traktorer och släpvagnar till dem*). Genom förordningarna upphävdes 41 tidigare direktiv, som hade innehållit viktiga krav med tanke på godkännanden och verksamheten på den inre marknaden samt kompletterande detaljerade tekniska krav på fordon. De nya förordningarna gav kommissionen omfattande befogenheter att anta tekniska genomförandeakter. I fortsättningen blir de bestämmelser som krävs för det tekniska godkännandet av nya fordon som släpps ut på marknaden och säljs och som hör till tillämpningsområdet för dessa förordningar tillämpliga direkt genom EU-förordningarna, och verkställandet av dem kräver inte nödvändigtvis ens i fråga om nya uppdateringar någon som helst nationell lagstiftning.

Liksom nu låter även de nya EU-förordningarna det vara upp till de olika länderna att bestämma om de tekniska kraven på enskilda fordon eller fordon som tillverkas i små serier samt inom vissa gränser kraven på begagnade fordon. Nationellt ska det alltså alltid föreskrivas om åtminstone klassificeringen av fordon som redan är i bruk och av sådana som kommer till Finland som begagnade, godkännande av enskilda fordon, krav och undantag i fråga om enskilt och nationellt godkända fordon samt erkännande av överensstämmelse med kraven för fordon som har godkänts nationellt i andra länder. EU-förordningarna ställer emellertid vissa specialvillkor i fråga om sådana här nationella bestämmelser.

Dessutom är det helt upp till de olika länderna att lagstifta om klassificeringen och andra krav när det gäller sådana förflytningshjälpmedel och fordon som inte omfattas av EU-

RP 24/2015 rd

förordningarna och EU-typgodkännande. Wienkonventionen om vägtrafik från 1968 (FördrS 30/1986) innehåller dock vissa allmänna regler för klassificeringen av sådana fordon.

Det nationella spelrummet tillåter bestämmelser om användningen av fordon och krav gällande körrätten för fordon i den mån dessa inte har begränsats genom internationella avtal eller andra särdirektiv på EU-nivå. Trafikregler som gäller användningen av fordon har utfärdats genom vägtrafiklagen (267/1981) och med stöd av den.

Det nationella spelrummet omfattar också beslut om registreringskyldighet för fordon och åldersgränser för andra fordon än de som omfattas av körkortsdirektivet. Vägtrafiklagen innehåller också bestämmelser om när körkort inte krävs för framförandet av ett motordrivet fordon. Närmare bestämmelser om körrätt och åldersgränser för framförandet av fordon finns i körkortslagen (386/2011). EU:s bestämmelser om körkort gäller en del av fordonen, men även internationella avtal ställer vissa specialvillkor i fråga om användningen av fordon.

Inom ramen för de internationella avtalen har Finland också möjlighet att fastställa de viktigaste trafikreglerna och bestämmelserna om användningen av skyddsutrustning såsom säkerhetsbälte och hjälm.

Förutom EU-regelverket för fordonssektorn finns det i EU också många bestämmelser som gäller den inre marknaden och som tillämpas på i synnerhet lättare förflyttningshjälpmedel. I praktiken har alla förflyttningshjälpmedel och fordon som säljs i Finland och som inte är avsedda enbart för tävling eller för barn och för vilka det inte finns något förfarande för typgodkännande släppts ut på marknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG om maskiner samt de krav i fråga om standarder som kompletterar den, och statsrådets förordning om maskiners säkerhet (400/2008) tillämpas på dem. Dessutom krävs det att de har CE-märkning i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter. Om en anordning har elmotor ska den uppfylla EU:s krav på elsäkerhet och elektromagnetisk störningstålighet för spänningsnivån i fråga. Även om sådana här lätta förflyttningshjälpmedel med motor inte får användas i trafik enligt den gällande nationella lagstiftningen, är det tillåtet att släppa ut dem på marknaden och att sälja dem och det finns redan ett gemensamt regelverk samt marknadstillsyn för dem inom Europeiska unionen. Den nuvarande EU-lagstiftningen möjliggör alltså redan nu en öppen inre marknad även för sådana här förflyttningshjälpmedel och fordon som inte omfattas av typgodkännande, såväl som import, försäljning och marknadstillsyn. Med tanke på behoven inom Europeiska unionens marknadstillsyn har man dessutom skapat informationssystemet Rapex, som är Europeiska gemenskapens system för snabbt informationsutbyte och som grundar sig på produktsäkerhetsdirektivet (2001/95/EG). Med hjälp av Rapex utbyter kommissionen, medlemsstaterna och vissa andra länder som omfattas av systemet information om åtgärder som gäller farliga produkter. Rapex-systemet gäller konsumtionsvaror som är avsedda för konsumenter, inbegripet leksaker, elektriska anordningar och motorfordon. Under de senaste fem åren har det gjorts ett fåtal anmälningar i Rapex som har gällt elsäkerheten i laddningssystemet för eldrivna cyklar och ramens stabilitet. Några andra egentliga anmälningar som gäller lätta fordon kan inte hittas i systemet för de fem senaste åren.

2.2 Bedömning av nuläget

Den nuvarande och gällande klassificeringen av fordon i kategori L och traktorer och släpvagnar till dem grundar sig i hög grad på klassificeringen enligt Europeiska unionens regelverk. Även de tekniska kraven grundar sig på gemensamma rättsakter som betraktats som viktiga med tanke på den inre marknaden i Europa. Det nationella spelrummet har emellertid hittills inte utnyttjats i fråga om alla de fordon och krav som inte omfattas av EU-bestämmelserna. Dessutom finns det enligt den nuvarande lagstiftningen likartade fordon i flera olika kategorier. Detta är till följd av att Europeiska unionens rättsakter för olika kategorier har utarbetats

RP 24/2015 rd

oberoende av varandra och att man i vissa rättsakter mera har betonat tekniska behov och tillverkarnas perspektiv än användarna och deras behov. Tydligast framstår detta i fråga om fyrhjulinga fordon med grovmönstrade däck, styrstång och sadelformad sits, som i talspråk brukar kallas fyrhjulingar. Trots att utseendet är mycket likartat kan fordon som till det yttre kan betraktas som fyrhjulingar vara typgodkända både som fordon i kategori L och som traktorer, och de kan också vara sådana terrängfordon som har släppts ut på markanden med stöd av maskindirektivet och som inte behöver registreras. Eftersom regelverket har särutvecklats på unionsnivå ställs de som använder sådana här fordon inför delvis motstridiga krav även nationellt på grund av fordonsklassificeringen. Som exempel kan nämnas att när det gäller en terrängfyrhjuling krävs hjälm endast när den framförs på väg, men inte när den används i terräng. Den som framför en fyrhjuling i kategori L ska emellertid använda hjälm även i terräng. Den som framför en fyrhjuling som är registrerad som traktor behöver inte alls använda hjälm. Ett annat exempel är att den som framför en terrängfyrhjuling inte behöver ha körkort, men föraren ska med stöd av terrängrafiklagen (1710/1995) ha fyllt 15 år, medan kravet i fråga om en traktorfyrhjuling är körkort för kategori T och endast den som har fyllt 18 år och som har ett körkort för kategori B får köra en fyrhjuling i kategori L, vilket även gäller körning i terräng.

Överlag stämmer klassificeringen av och trafikreglerna för EU-typgodkända fordon i hög utsträckning överens i hela EU. De viktigaste skillnaderna gäller närmast de allmänna hastighetsbegränsningarna och innehållet i undervisningen i körkursfrågor. I Finland är en nationell specialkategori snabba traktorer, dvs. trafiktraktorer, och för den gäller ett eget krav på körkort för kategori LT, som avviker från EU-kraven och som ger rätt att framföra traktorer som går högst 50 kilometer i timmen. Detta skiljer sig från körkortet för traktorer i kategori T, som går högst 40 kilometer i timmen. Eftersom det huvudsakliga målet för harmoniseringen av de fordon som används i trafik till stor del har varit att förbättra trafiksäkerheten och en fungerande inre marknad, gäller kraven på EU-nivå främst de fordon som rör sig i internationell trafik. Ju lättare ett fordon är och ju mera begränsat dess användningsområde, desto mindre omfattas det av harmoniserade internationella krav i fråga om användningen. Detta betyder att medlemsländernas trafikregler inte är helt överensstämmande när det gäller lätta fordon.

På grund av den särutvecklade lagstiftningen har det i Finland i fråga om sådana fordon som inte har klassificerats som fordon i samband med ett typgodkännande och som inte omfattas av fordonslagen inte heller införts bestämmelser i vägtrafiklagen. I och med det har nya innovativa eldrivna förflyttningshjälpmedel och fordon för persontransport blivit utan en laglig plats i trafiksystemet och de har hittills bara fått framföras inom avgränsade områden eller inomhus. De gällande undantagen som enbart är avsedda för personer med funktionsnedsättning ger dessutom upphov till tolkningsproblem, eftersom fordonens popularitet har ökat i synnerhet bland äldre personer, som inte nödvändigtvis lider av något särskilt handikapp.

Som ett led i projektet för lätta fordon utredes lagstiftningen i andra länder, i synnerhet vad gäller självbalanserande fordon för persontransport, av vilka det mest kända är det tvåhjuliga Segway-fordonet. Bestämmelserna om användningen av självbalanserande fordon för persontransport är inte speciellt samstämmiga i fråga om klassificeringen och i en del länder kräver användningen registrering som moped. Vad trafikreglerna beträffar är det i nästan alla de länder där de här fordonen är tillåtna för vägtrafik trafikreglerna för cyklar som tillämpas på dem och de tillåts dessutom även på gångbanor. Självbalanserande fordon för persontransport är tillåtna i vägtrafik i åtminstone Sverige, Tyskland, Nederländerna, Slovenien, Slovakien, Estland, Lettland och delvis i Danmark, men de är inte tillåtna i Storbritannien, Polen och tills vidare inte heller i Norge. Av dessa länder är det bara Nederländerna och Danmark som kräver att föraren ska vara 16 år, medan man i de andra länderna tillämpar samma regler som för cyklar, det vill säga man har ingen åldersgräns.

En annan ny och större fordonsgrupp är eldrivna cyklar. Eldrivna cyklar med låg prestanda och en motor med en effekt på högst 250 watt har redan tidigare fallit utanför tillämpningsområdet för EU-lagstiftningen och i praktiken betraktas de som cyklar i alla EU-medlemsländer.

RP 24/2015 rd

På dessa kan tillverkaren tillämpa internationella tekniska standarder och dessutom tillämpas nationella krav på reflektorer och belysning på dem. När det gäller cyklar som har en motor med en effekt som överstiger 250 watt har dessa hittills varit tillåtna som cyklar i endast ett fåtal länder och i en del länder är de tillåtna om de registreras som mopeder, vilket är en följd av en EU-bestämmelse som hittills har betraktat dem som mopeder. Den nya EU-förordningen gör det möjligt att typgodkänna de här effektivare elcyklarna, vars hastighet får vara högst 25 kilometer i timmen, som motoriserade cyklar i enlighet med tekniska krav som skiljer sig från kraven för mopeder, och på så sätt kan de tillåtas i trafik och omfattas av samma kravnivå som den som gäller för cyklar. I Finland har det hittills krävts att användaren ska vara 15 år och att cykeln registreras som moped, men i praktiken har användningen varit förbjuden eftersom de här fordonen inte har uppfyllt de tekniska kraven för mopeder. Registrering som moped har i praktiken också inneburit skyldighet att använda körbanan och mopedhjälm, vilket betyder att den nuvarande lagstiftningen inte är lämplig för sådana här cyklar. Förutom de här eldrivna cyklarna tillåter den nya EU-förordningen i fortsättningen också cyklar med en ännu effektivare motor, vilka man ser att det finns behov av i synnerhet om man vill utveckla användningen av cyklar även för godstransport. Lastcyklar har blivit vanligare även i Finland under de senaste åren.

När det ska säkerställas att de nya förflyttningshjälpmedlen är trygga att använda kan den gällande fordonslagen anses vara en bra ram. I 25 § i fordonslagen anges det sådana allmänna krav för alla fordon som hör till lagens tillämpningsområde som behövs för att fordonen tryggt ska kunna användas. Kraven gäller kontroll och styrning, bromsar, däck, sikt och synbarhet, tillräcklig fri markhöjd samt sådana konstruktioner som behövs för transport av last, liksom kopplingsanordningar. Även om det i framtiden skulle komma ut nya förflyttningshjälpmedel på marknaden kan lagstiftningen, när man betraktar den tillsammans med de allmänna bestämmelserna om den inre marknaden och de allmänna kraven för fordon som framförs på väg, anses vara tämligen heltäckande och den erbjuder också de ramar som behövs för att man ska kunna ingripa i missbruk och i försäljning och distribution av farliga anordningar. Med andra ord är lagstiftningen redan nu så täckande att man inom dess ramar kan utvidga användningen av nya innovationer inom förflyttning i trafik. Den behörighet att meddela tekniska normer som överfördes till Trafiksäkerhetsverket från och med den 1 januari 2015 gör det möjligt att vid behov uppdatera de tekniska kraven för varje typ av lätt fordon till och med mycket detaljerat, ifall det anses att marknadstillsynen och de allmänna bestämmelserna inte är tillräckliga.

I samband med de lagändringar som gäller lätta fordon är det nödvändigt att också bedöma tillämpningsområdet för strafflagens straffbestämmelser som gäller trafikbrott, så att bestämmelserna bildar en klar och konsekvent helhet tillsammans med trafikreglerna.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att upphäva sådana bestämmelser som överlappar de nya EU-förordningarna om fordon i kategori L och traktorer och släpvagnar till dem och att inom ramen för det nationella spelrummet utvidga möjligheterna att använda nya typer av lätta fordon i trafik. Klassificeringen av EU-typgodkända fordon i kategori L och traktorer och släpvagnar till dem kommer även i fortsättningen att grunda sig direkt på EU-bestämmelser, men några närmare definitioner av kategorierna kommer inte att ingå skilt i lagen. EU-klassificeringen ska också tillämpas för nationella behov.

EU-förordningarnas bestämmelser ska tillämpas direkt på i synnerhet godkännandet av nya fordon i kategori L och nya traktorer för användning i trafik, konstruktioner och utrustning som krävs i dessa fordon, typgodkännande och undantag i samband med typgodkännande samt marknadstillsyn över EU-typgodkända fordon och komponenter, system och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. De krav som gäller i fråga om detta finns i den gällande lagens 2, 4, 5, 5 a, 5 b och 10 kap. Det föreslås att de bestämmelser som överlap-

RP 24/2015 rd

par kraven i EU-förordningarna upphävs eller ändras så att lagens nuvarande bestämmelser i fortsättningen endast tillämpas på fordon som ska typgodkännas nationellt i små serier och fordon som ska godkännas enskilt genom registreringsbesiktning. Dessutom föreskrivs det skilt om sådana nationella sanktioner som EU-förordningarna kräver och att Trafiksäkerhetsverket är behörig typgodkännandemyndighet och marknadstillsynsmyndighet i fråga om fordon som omfattas av EU-förordningarna samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Inom ramen för det nationella spelrum som EU-regelverket tillåter bestäms det att fordonslagen inte ska omfatta sådana förflyttningshjälpmedel med elmotor som stöder eller ersätter förflyttning till fots vars hastighet inte överstiger 15 kilometer i timmen och vars motoreffekt inte överstiger 1 kilowatt. I den gällande lagen är denna tekniska begränsning bunden till egenskaperna hos den som använder förflyttningshjälpmedlet och gäller endast sådana förflyttningshjälpmedel som är avsedda för personer med funktionsnedsättning, såsom elrullstolar. Som förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots betraktas i fortsättningen också olika lätta fordon för persontransport som man kan ha med sig och som kräver lite utrymme, och som också kan medföras i kollektiva färdmedel eller bilens bagageutrymme. I stället för fordonslagen är det den allmänna lagstiftningen för den inre marknaden som i enlighet med relevanta speciallagar ska tillämpas på försäljningen av och de tekniska säkerhetskraven för sådana här förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots. De viktigaste kraven ska även i fortsättningen grunda sig på förordningen om maskiners säkerhet och EU-förordningen om CE-märkning. I vägtrafiklagen bestäms det att trafikreglerna för gående ska tillämpas på dessa förflyttningshjälpmedel.

Fordonslagen ska omfatta olika typer av cyklar och i fortsättningen också andra fordon med elmotor som har en hastighet som överstiger 15 kilometer i timmen, som det liksom för cyklar är nödvändigt att det fastställs särskilda allmänna tekniska krav för i syfte att säkerställa att de kan användas tryggt. Dessa fordon ska omfattas av särskilda krav även när det gäller vägtrafiklagens bestämmelser om användning. Exempel på sådana här lätta fordon är olika självbalanserade fordon för persontransport, såsom Segway-fordon. Som lätta fordon betraktas redan nu vanliga cyklar som är försedda med hjälpmotor samt sparkcyklar och cyklar med skydds-konstruktion (cykelbilar), men de har hittills inte fått utrustas med en elmotor som genererar en kontinuerlig effekt för användning i vägtrafik. Som sådana här lätta elfordon kommer man i fortsättningen att betrakta även tre- och fyrhjuliga seniorskotrar som är avsedda för äldre personer och som har en hastighet som överstiger 15 kilometer i timmen och elmoped och elrollatorer med samma syfte samt andra motsvarande fordon. På lätta elfordon som har en hastighet på högst 25 kilometer i timmen och en motor med en effekt på högst 1 kilowatt tillämpas trafikreglerna för cyklister. Lagen utesluter inte direkt någon enskild fordonstyp ur definitionen av lätta elfordon, men de tekniska kraven och begränsningarna i fråga om hastighet, effekt och maximal storlek gör att vissa förflyttningshjälpmedel även i fortsättningen inte får användas i vägtrafik. Ändringen av lagens definitioner gör det emellertid i princip möjligt att använda olika typer av förflyttningshjälpmedel i betydligt högre utsträckning än nu.

Bestämmelserna om fordonskategorier är av betydelse även med tanke på tillämpningsområdet för de straffbestämmelser som gäller trafikbrott. Det föreslås att bestämmelserna om tillämpningsområde förtydligas så att straffbestämmelsernas tillämpningsområde i huvudsak bestäms enligt de trafikregler som ska iakttas av den grupp av vägtrafikanter som vägtrafikanten tillhör. Det föreslås att strafflagen ändras så att definitionen av motordrivet fordon i 23 kap. 12 § börjar motsvara fordonslagen och vägtrafiklagen. Det föreslås att tillämpningsområdet för straffbestämmelsen i 23 kap. 9 §, som gäller trafikfylleri med motorlöst fordon, utvidgas genom att till den fogas motoriserade cyklar och lätta elfordon. Bestämmelsen ska också tillämpas på förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som framförs snabbare än i gångfart.

RP 24/2015 rd

För de flesta nya typer av lätta fordon som tillåts i trafik finns det inget behov av att införa några särskilda tekniska krav utöver klassificeringen i lag, utan det är de allmänna bestämmelserna i 25 § i fordonslagen som ska tillämpas på dem. Trafiksäkerhetsverket har enligt den ändring av fordonslagen som gällde normgivningsbefogenheter och som trädde i kraft vid ingången av 2015 möjlighet att precisera bland annat kraven på reflektorer för olika fordon, om det finns behov av särskilda bestämmelser. Trafiksäkerhetsverket har möjlighet att snabbt reagera på eventuella nya fordonsinnovationer och att vid behov ingripa i säkerhetsrisker genom tekniska föreskrifter.

Eftersom ett motiv till att tillåta att de nya typerna av lätta fordon används i trafik är de möjligheter de har att bli en del av trafiksystemet, krävs det att fordonen förutom att kunna förvaras och användas inomhus också vid behov ska kunna medföras i kollektiva färdmedel. Därför har det inte ansetts vara ändamålsenligt att utvidga användningen i vägtrafik så att den förutom fordon med elmotor som är fullständigt utsläppsfria också skulle omfatta långsammare fordon med förbränningsmotor. Om ett fordon ger upphov till någon form av utsläpp när det används, ska de allmänna kraven för fordon i kategori L tillämpas på dem såsom hittills. När det gäller lätta fordon med förbränningsmotor betyder detta indirekt att det fortfarande är förbjudet att använda dem i vägtrafik. Användningen är alltså även i fortsättningen tillåten enbart inom avgränsade områden såsom hamn- och lagerområden.

Bestämmelserna om användning ska förenhetligas och användning av gångbanor vara tillåten på ett smidigt sätt för sådana självbalanserande lätta elfordon som inte medför olägenhet för andra gående ens när de står stilla och som förutom att användas på gångbanor också kan medföras i hissar och kollektiva färdmedel. En tanke bakom bestämmelserna är att man genom de lätta fordonen ska kunna skapa nya möjligheter till smidiga och enkla förbindelser vid byten inom kollektivtrafiken i de resekedjor som löper från dörr till dörr.

Till tillämpningsområdet för fordonslagen hör fortsättningsvis även övriga typer av fyrhjulingar och typgodkända fordon för vilka kriterierna för klassificering och underkategorierna utökas genom den nya EU-förordningen om fordon i kategori L och bestämmelserna om användningen förenhetligas genom vägtrafiklagen. Genom de nya EU-förordningarna skapades det till en del klarhet i kraven på störtbågar och säkerhetsbälten för fordon i kategori L och traktorer, vilket ger bättre möjligheter att också förenhetliga de nationella kraven i fråga om användningen. I fortsättningen ska alla som framför en fyrhjuling samt passagerarna använda hjälm oberoende av fordonskategorin om fordonet har öppet karosseri, det vill säga att det inte finns några konstruktioner som skyddar om fordonet välter. Säkerhetsbälte ska användas i sådana kategorier av fyrhjulinga fordon där tillverkaren har monterat ett säkerhetsbälte som obligatorisk utrustning.

Europaparlamentet och rådet har antagit nya direktiv om fordonsbesiktning och tekniska vägkontroller. De bestämmelser och föreskrifter som har utfärdats i syfte att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, nedan *det nya besiktningdirektivet*, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, nedan *det nya vägkontrolldirektivet*, ska tillämpas från och med den 20 maj 2018. Medlemsstaterna ska emellertid senast den 20 maj 2015 informera Europeiska kommissionen om de kontaktpunkter som avses i bägge direktiven. Syftet med dessa kontaktpunkter är att de ska vara ett ställe för utbyte av information mellan kommissionen och medlemsstaterna i ärenden som gäller fordonsbesiktning och tekniska vägkontroller. Enligt artikel 17 i det nya vägkontrolldirektivet ska kontaktpunkterna bland annat vartannat år sända kommissionen information om de fordon som har kontrollerats. Enligt artikel 15 i det nya besiktningdirektivet ska den nationella kontaktpunkten i form av administrativt samarbete ansvara för informationsutbytet med de andra medlemsstaterna och kommissionen med avseende på tillämpningen av direktivet.

Enligt den nya 95 a § som föreslås i fordonslagen utses Trafiksäkerhetsverket till kontaktpunkt enligt såväl det nya besiktningsdirektivet som det nya vägkontrolldirektivet.

4 Propositionens konsekvenser

Överlag genomför propositionen regeringsprogrammets mål om smidigare författningar och byråkrati. Till den del som ändringarna i propositionen hänför sig till regelverket på EU-nivå har strävan i propositionen varit att hålla fast vid EU:s miniminivå. De ändringar i propositionen som syftar till att lätta upp bestämmelserna om lätta fordon och tillåta nya förflyttningshjälpmedel skapar utrymme för nya förflyttningssinnovationer och turisttjänster. I samband med att EU-förordningarna antogs uppskattade kommissionen att om regelverket lättas upp på EU-nivå så skulle det innebära en årlig inbesparing på sammanlagt cirka en miljon euro för EU-organisationen och medlemsländerna. Även om ändringen av regelverket inte beräknas ge tillverkarna någon direkt inbesparing i pengar, så kommer de i alla fall i fortsättningen att inte alls behöva sätta sig in i de olika ländernas nationella lagstiftning, utan EU-förordningarna om typgodkännande ska tillämpas som sådana i alla medlemsländer. När förfarandena förenhetligas på EU-nivå kan det nationellt lätta upp de administrativa kostnaderna för tillverkare som är verksamma på exportmarknaden. Detta undanröjer också fel sorts konkurrens om typgodkännandekunder medlemsländerna emellan genom onödigt lätta nationella förfaranden. Kommissionen hade som syfte med de nya förordningarna att förenhetliga och effektivisera kvaliteten på tillsynen över i synnerhet de asiatiska tillverkarnas produktion i relation till de europeiska aktörerna. Dessa åtgärder förbättrar marknaden verksamhetsförutsättningar och stärker den inre marknaden på lång sikt. Förfarandena för typgodkännande förblir dessutom i stort sett desamma som de nuvarande delvis nationella förfarandena som grundar sig på direktiv. De nya EU-förordningarna påverkar alltså inte den administrativa börda som typgodkännandena innebär för företagen. Eftersom EU-förordningarna undanröjer en stor del av behovet att uppdatera den nationella lagstiftningen på grund av ändringar i EU-rättsakter, minskar detta en aning behovet av lagstiftning inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Det att EU-bestämmelserna börjar ingå i förordningar i stället för i direktiv minskar emellertid inte behovet av nationell samordning och påverkan på kommissionens arbete. Dessutom skapar ett större utnyttjande av det nationella spelrummet ett större behov av detaljerade bestämmelser och föreskrifter. Det administrativa arbetet torde alltså bli kvar på samma nivå som nu, men man kan uppskatta att den genomslagskraft som bestämmelserna har nationellt kommer att öka. Från och med ingången av 2015 har bestämmelser om detaljerade tekniska krav meddelats genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket.

Marknadsutvecklingen för lätta fordon är svår att uppskatta kvantitativt på grund av att den är så splittrad, men den nya EU-förordningen förväntas öka i synnerhet elcyklarnas popularitet. De nya kraven för typgodkännande för effektivare elcyklar kommer att förbättra företagets verksamhetsmöjligheter på den inre marknaden. I flera EU-länder har det beviljats särskilda stöd för elcyklar och försäljningen av dem har utvecklats snabbare än försäljningen av traditionella cyklar. Enligt kommissionens bakgrundsutredning beräknas antalet elcyklar som såldes år 2011 vara cirka 2,5 miljoner av den totala försäljningen på 20 miljoner cyklar i hela EU. Detta överstiger den årliga försäljningen av mopeder och motorcyklar, som uppgick till 1,4 miljoner fordon i EU år 2013. Globalt sett uppgår försäljningen av elcyklar till cirka 40 miljoner fordon per år.

Av alla resor som görs i Finland är 75 procent kortare än 10 kilometer. När det gäller sträckor som företas till fots, med cykel eller med personbil är deras andelar lika stora redan när det är fråga om sträckor som är under 2 kilometer. När avståndet stiger till 2 kilometer tränger biltrafiken undan den lätta trafikens färd sätt. I medelstora och små städer är det flera som går och cyklar korta sträckor än i de större städerna. Man beräknar att om man kan öka den lätta trafikens popularitet så kan biltrafiken på korta sträckor minska avsevärt. Bara genom att öka användningen av eldrivna cyklar till europeisk medelnivå, kunde man genom övergången från ett färdmedel till ett annat minska koldioxidutsläppen från biltrafiken med 4 procent i fråga

om resor som är under 30 kilometer. Genom att tillåta nya tekniska lösningar och förflyttningshjälpmedel skapar man möjlighet till olika lösningar som den lätta trafiken kan erbjuda med avseende på människors fysiska egenskaper, transportbehov, fordonsförvaring och kombinerad av resor, vilket förbättrar möjligheterna för såväl de ålderskategorier som inte har bil som äldre personer att kunna röra sig självständigt.

Det att Trafiksäkerhetsverket utses till kontaktpunkt för besiktningen har inga betydande konsekvenser för myndighetens verksamhet, eftersom den redan nu rapporterar till kommissionen om utförda vägkontroller. Dessutom sköter Trafiksäkerhetsverket redan nu det informationsutbyte med de övriga EU-medlemsstaterna som behövs i ärenden som gäller besiktningar och tekniska vägkontroller.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Målupställningen i fråga om lätta fordon bereddes genom ett deltagande förfarande under hösten 2013. Resultatet av projektet har publicerats i en skild rapport.

Utlåtande om propositionen begärdes av finansministeriet, justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, miljöministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Säkerhets- och kemikalieverket, Polisstyrelsen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet, Invalidförbundet rf, Synskadades Centralförbund rf, Finlands näringsliv rf, Teknologiindustrin rf, Förening för Teknisk Handel och Tjänster rf, Suomen Sähköpyöräyhdistys ry, Suomen Motoristit ry, MMAF ry (Modified Motorcycle Association of Finland/Muunneltujen moottoripyörrien yhdistys ry), Automobilförbundet rf, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry, Privata Besiktningställes Förbund rf, A-Besiktning Ab, K1 Katsastajat Oy, medlemmarna i den nationella traktorarbetsgruppen inbegripet Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Valtra Oy Ab, AGCO Power Ab, Naturresursinstitutet samt ett flertal andra intresseorganisationer inom fordons- och trafikbranschen. Begäran om utlåtande har också varit framlagd på ministeriets externa webbplats och den har med tanke på eventuella utlåtanden meddelats för kännedom till alla som har deltagit i verkstäderna om lätta fordon, vilket också inkluderar importörer och återförsäljare av lätta elfordon.

Utlåtande i ärendet har getts av jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Polisstyrelsen, Gränsbevakningsväsendet (IM), Säkerhets- och kemikalieverket Tukes, Finlands Bilskoleförbund rf, EERA Oy – eltrafik, Helsingforsregionens trafik HRT, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, MMAF ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Posti Ab, Cykelförbundet rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Kommunförbund rf, Suomen Motoristit ry (SMOTO) och Förening för Teknisk Handel och Tjänster rf. Rent generellt understöddes propositionen i utlåtandena. Det ansågs att ändringarna i fordonslagen skapar möjligheter till ny affärsverksamhet och innovationer i synnerhet när det gäller eltrafik och Postis verksamhet. Vad ändringarna i vägtrafiklagen beträffar ansågs det vara särskilt bra att bestämmelserna om användning av skyddshjälm och säkerhetsbälte förenhetligas för fordon i olika kategorier. Remissinstansernas förslag om enskilda tekniska ändringar har i huvudsak beaktats. Större objekt för utveckling kan anses falla inom tre områden: tydligare trafikregler för lätta fordon i relation till gående, i synnerhet ur den övriga fordonstrafikens perspektiv, användning av lätta fordon i strid med bestämmelserna och ändringar i lagstiftningen som krävs med anledning av användningen av snabba traktorer.

En utvidgning av användningen av lätta fordon i trafik ansågs i sig kunna understödjas, men man önskade större entydighet i trafikreglerna. Man önskade att uppmärksamhet skulle ägnas åt i synnerhet när de som rör sig med lätta fordon och anordningar ska betraktas som gående

och när de ska betraktas som cyklister. Med anledning av utlåtandena gjordes det en precisering i både 45 och 45 a § i vägtrafiklagen om att en person betraktas som gående enbart om hastigheten motsvarar gångfart. Om den som använder en anordning som stöder eller ersätter förflyttning till fots rör sig med en hastighet som överskrider gångfart, ska han eller hon iakta trafikreglerna för cyklister. Detta innebär att man på en gångbana ska röra sig med gångfart. På samma sätt får ett självbalanserande lätt elfordon användas på gångbana endast om det framförs i gångfart. Med anledning av utlåtandena har man ännu skilt betonat de gåendes ställning i relation till de nya anordningarna genom ett tillägg i 40 § 1 mom., som gäller de gåendes plats på vägen, om att en gångbana får användas enbart om det kan ske utan att det medför olägenhet för andra gående. Den som framför ett lätt elfordon betraktas alltid som cyklist om det inte finns någon gångbana till förfogande, och då ska körbanans högra kant alltid användas oberoende av hastigheten. Vid kommunikationsministeriet pågår det just nu en totalrevidering av vägtrafiklagen och ett av målen för reformen är att skapa klarhet i bestämmelserna om den lätta trafiken. De utlåtanden och erfarenheter i fråga om användningen av de nya anordningarna som har kommit in i samband med denna proposition kan därför utnyttjas även i reformprojektet och bestämmelserna kan vid behov preciseras.

Ett annat viktigt område som orsakade oro bland remissinstanserna var användning av de nya anordningarna i strid med lagstiftningen och trimning. Rent generellt har man genom indelningen i kategorier och likställande strävat efter så enhetliga krav i fråga om användningen som möjligt. Risken för trimning finns alltid i fråga om alla anordningar och fordon. Den ursprungliga propositionens indelning i förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots samt lätta elfordon har i denna proposition motiverats med att man vill behålla tröskeln för att ingripa som den är i förhållande till fordon som ska registreras och fordon som kräver körkort. Dessutom har det förslagits en hastighetsbegränsning på 25 kilometer i timmen för den kategori som lätta elfordon ska höra till. Om de nya förflyttningshjälpmedlen trimmas så att de överskrider de tillåtna hastighetsbegränsningarna, gör den föreslagna indelningen det möjligt att ingripa både i att fordonens konstruktion strider mot bestämmelserna och att man har brutit mot trafikreglerna. Dessutom leder trimning av lätta elfordon till påföljder för försummelse av ändringsbesiktningsskyldigheten. Angående risken för att de nya anordningarna ska användas i strid med bestämmelserna är bedömningen att jämfört med trimning så är den risk som är förknippad med att de används på tidigare nämnda sätt bland gående större. Därför har det inte gjorts några ändringar i den ursprungliga propositionen i fråga om klassificeringen. Trafiksäkerhetsverket Trafi följer utvecklingen i fråga om säkerheten och rapporterar om det till ministeriet, som bedömer behovet av ändringar i lagstiftningen.

Det tredje området som remissinstanserna fäste uppmärksamhet vid var den kategori av snabba traktorer som ska tas i bruk med anledning av ändringarna i Europeiska unionens lagstiftning och klassificering. De nuvarande kraven för användningen av de nationella trafiktraktorerna kräver att det införs särskilda bestämmelser om man vill att de även ska omfatta de nya snabba traktorerna. Man kommer att dra nytta av utlåtandena då ministeriet i ett skilt projekt ska begrunda vilket behov av lagstiftning som de snabba traktorerna medför.

6 Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Genom den föreslagna lagstiftningen tillåts användning av nya lätta fordon i trafik, till exempel eldrivna cyklar samt lätta eldrivna fordon som stöder eller ersätter förflyttning till fots. Enligt den gällande lagstiftningen ska trafikförsäkring i regel tecknas för dessa fordon. Vid social- och hälsovårdsministeriet bereds regeringens proposition med förslag till ny trafikförsäkringslag. Avsikten är att överlämna propositionen till riksdagen under hösten 2015. Enligt det förslag till ändring av trafikförsäkringslagen som varit på remiss skulle de nämnda lätta fordonen i huvudsak ställas utanför försäkringsskyldigheten. Detta borde beaktas när man överväger tidpunkten för ikraftträdande av trafikförsäkringslagens bestämmelser till exempel så att försäkringsskyldigheten för fordon enligt de nya fordonskategorierna så snabbt som möjligt fastställs utifrån bestämmelserna i den nya trafikförsäkringslagen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Fordonslagen

2 §. *Fordon utanför tillämpningsområdet.* Det föreslås att 2 mom. preciseras så att fordonslagen i fortsättningen inte tillämpas på vare sig anordningar som är avsedda för personer med funktionsnedsättning eller mera allmänt på anordningar vars syfte är att stödja eller ersätta förflyttning till fots. På så sätt kommer inte heller klassificeringen av ett fordon att vara kopplad till vem det är avsett för, utan till det allmänna användningsändamålet. Begränsningarna i fråga om effekt och hastighet förblir oförändrade, vilket betyder att fordonslagen även i fortsättningen ska tillämpas på alla fordon vars hastighet överstiger 15 kilometer i timmen eller vars effekt överstiger 1 kilowatt eller på fordon som hör till kategori inom tillämpningsområdet.

2 a §. *EU-förordningar som tillämpas på fordon.* Eftersom olika EU-förordningar i allt högre utsträckning ska tillämpas på fordon, föreslås det att *en ny 2 a §* fogas till lagen med hänvisningar till de EU-förordningar som är av central betydelse med tanke på tillämpningen av fordonslagen. Enligt 1 mom. grundar sig EG-typgodkännandet av bilar och släpvagnar till dem på Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektivet för bilar och släpvagnar). Med stöd av ett bemyndigande i direktivet har kommissionen antagit genomförandeförordningar om ändring av bilagorna i direktivet. I de gällande bilagorna I–XVII som har utfärdats genom förordningar av kommissionen finns det närmare bestämmelser om förfarandet för typgodkännande än det som föreskrivs i direktivet. Detta förfarande inbegriper även krav på testning och kvalitetssäkring av produktionen samt kvantitativa begränsningar för fordon som tillverkas i små serier. Dessutom har ramdirektivet kompletterats genom EU-förordningar som innehåller tekniska krav i fråga om säkerhet, av vilka de viktigaste är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, samt de förordningar som har antagits om ändring av den förordningen.

I 2 mom. föreslås det en hänvisning till EU-förordningen om fordon i kategori L, som innehåller bestämmelser om administrativa och tekniska krav samt marktillsyn i anslutning till godkännandet av sådana nya fordon samt system, komponenter, delar och separata tekniska enheter till dem som ska EU-typgodkännas och som avses i artikel 2 i förordningen.

I 3 mom. föreslås det en hänvisning till EU-förordningen om traktorer och släpvagnar till dem, som innehåller bestämmelser om administrativa och tekniska krav samt marktillsyn i anslutning till godkännandet av sådana fordon samt system, komponenter, delar och separata tekniska enheter till dem som ska EU-typgodkännas och som avses i artikel 2 i förordningen.

3 §. *Definitioner.* Det föreslås att 2 punkten om definition av motordrivet fordon preciseras så att till de fordon som omfattas av definitionen i lagen hör inte cyklar i kategori L (kategori L1e-A), trots att de har motor, och inte heller lätta elfordon med en elmotor med en effekt på under 1 kilowatt. På så sätt jämföras motoriserade cyklar och lätta elfordon med eldrivna cyklar, som inte heller anses omfattas av definitionen av motordrivet fordon. På dessa fordon tillämpas de allmänna kraven för fordon utan motor. I 18 punkten kompletteras den nuvarande definitionen av komponent så att med en komponent som typgodkänns särskilt, exempelvis strålkastare, jämföras i denna lag delar, såsom de definieras i de nya EU-förordningarna om fordon i kategori L och traktorer.

RP 24/2015 rd

10 §. *Bil.* I 1 mom. preciseras det att inte heller ett fordon som betraktas som terrängfordon med stöd av 16 § är en bil. Dessutom ändras den nuvarande hänvisningen till 13 § så att den hänvisar till 11 §.

11 §. *Fordon i kategori L.* Den nuvarande 11 § som enbart gäller mopeder ersätts med en mera omfattande paragraf som gäller fordon i kategori L och paragrafens rubrik ändras på motsvarande sätt. Som grundläggande klassificering av fordonen i kategori L fastställs den klassificering som används i den nya EU-förordning som också ska iaktas nationellt. Den grundläggande klassificeringen kvarstår i praktiken som oförändrad, men underkategorierna preciseras och det fastställs delvis nya benämningar för kategoriernas bokstavs- och nummerkombinationer. Fordon i kategori L som är avsedda att framföras på allmän väg är till exempel motoriserade cyklar, två- och trehjuliga mopeder, tvåhjuliga motorcyklar, tvåhjuliga motorcyklar med sidovagn, motoriserade trehjulingar, lätta fyrhjulingar för väg och lätta mopedbilar samt tunga fyrhjulingar för väg, terränggående fyrhjulingar och tunga mopedbilar. I lagen specificeras förutom huvudkategorier även underkategorier, som berörs av särskilda krav i fråga om användare, belastning, tekniska krav eller beskattning och som man behöver hänvisa till på andra ställen i lagstiftningen. Förbudet i den gällande 7 § mot att ändra ett fordon så att det inte längre uppfyller de krav som gällde då fordonet togs i bruk eller därefter gäller också de tekniska grunderna för klassificeringen och det anses inte vara nödvändigt att i lag särskilt upprepa de tekniska klassificeringsgrunderna. Enligt de gällande klassificeringsgrunderna är det alltså förbjudet att till exempel ändra den högsta kontinuerliga märkeffekten eller nettoeffekten för en motoriserad cykel till över 1 000 watt eller den konstruktiva hastigheten för en två- eller trehjulig moped, lätt fyrhjuling för väg eller lätt mopedbil till över 45 kilometer i timmen. På samma sätt är det förbjudet att ändra den högsta kontinuerliga märkeffekten eller nettoeffekten för två- och trehjuliga mopeder och lätta fyrhjulingar för väg till över 4 000 watt eller för lätta mopedbilar till över 6 000 watt. Den högsta konstruktiva hastigheten för en terränggående fyrhjuling och tung mopedbil får inte överstiga 90 kilometer i timmen. Begränsningarna i fråga om motorcyklar motsvarar körkortskategorierna och slagvolymen för en motorcykel med låg prestanda får inte överstiga 125 kubikcentimeter och märk- eller nettoeffekten får inte överstiga 11 kilowatt. Märk- eller nettoeffekten för en motorcykel med medelhög prestanda får inte överstiga 35 kilowatt och den får inte vara härledd från en motorcykel med en motor med mer än dubbla effekten. Den högsta kontinuerliga märkeffekten eller nettoeffekten för tunga fyrhjulingar för väg, side-by-side-fordon och tunga mopedbilar får inte överstiga 15 kilowatt. De begränsningar som gäller för de olika kategorierna är närmare beskrivna i bilaga I till EU-förordningen om fordon i kategori L.

12 §. *Fastställande av kategorin för fordon i kategori L.* Det föreslås att ett nytt krav i fråga om fastställandet av kategorier införs i lagen och detta ersätter den tidigare 12 § om motorcyklar. Paragrafens rubrik ändras i överensstämmelse. I fortsättningen ska EU-förordningen direkt tillämpas på nya fordon i kategori L som ska EU-typgodkännas och klassificeringen av dem ska grunda sig direkt på EU-förordningen om fordon i kategori L. Det behövs emellertid nationella bestämmelser om hur kategorin ska fastställas för fordon som tas i bruk första gången i Finland och för begagnade fordon, det vill säga fordon som redan är i bruk. På nya fordon som inte är EU-typgodkända eller som av någon annan anledning tas i bruk första gången i Finland, till exempel på grund av import, ska klassificeringen i EU-förordningen tillämpas även nationellt. Kategorin för ett fordon som redan är i bruk i Finland förblir densamma.

13 §. *Tre- och fyrhjuling samt lätt fyrhjuling.* Det föreslås att den gällande 13 § upphävs eftersom klassificeringen och kriterierna för den i enlighet med 11 och 12 § i fortsättningen ska grunda sig direkt på den klassificering som används i EU-förordningen om fordon i kategori L.

14 §. *Traktorer och släpvagnar till dem samt utbyttbar dragen utrustning.* Också de viktigaste nationella kraven i fråga om klassificeringen av traktorer införs i lagen i överensstämmelse

RP 24/2015 rd

med EU-förordningen och paragrafens rubrik ändras på motsvarande sätt. Huvudkategorierna är de hjultraktorer och bandtraktorer som definieras i 1 mom. samt de släpvagnar till traktorer som definieras i 2 mom. I 3 mom. definieras utbytbar dragen utrustning skilt. I fråga om sådan här utrustning bibehålls emellertid även i fortsättningen också de nuvarande nationella kraven på dem som är lindrigare än EU-kraven. Vad användningen beträffar jämföras kraven även i fortsättningen med dem som gäller för släpanordningar och det föreslås att ett omnämmande om detta tas med i 2 a § i vägtrafiklagen.

Traktorer, släpvagnar till dem och utbytbar dragen utrustning delas i 4 mom. även in i skilda kategorier enligt hastighet med hjälp av bokstaven "a" eller "b". De traktorer som för närvarande betraktas som långsamma, det vill säga som har en hastighet på högst 40 kilometer i timmen, markeras med bokstaven "a", och som nya kategorier i överensstämmelse med EU-förordningen införs nationellt även underkategorier för traktorer och släpvagnar med en konstruktiv hastighet på över 40 kilometer i timmen. Dessa betecknas med bokstaven "b". Enligt de gällande kraven får ett sådant fordon framföras av den som har ett körkort för kategori T. Eftersom det inte föreslås någon ändring av hastighetsbegränsningen i denna lag, får man emellertid köra i högst 40 kilometer i timmen även med en snabbare traktor. I och med att kategorierna enligt EU-förordningen införs föreslås det att den nationella definitionen av trafiktraktor i 5 mom. slopas. Traktorer enligt denna nationella kategori av trafiktraktorer får dock tas i bruk inom ramen för EU-förordningens övergångstider fram till utgången av 2017. Typgodkännanden av nya fordonstyper kan emellertid inte beviljas efter 2015. Kraven i fråga om användningen av, körrätten för och framförandet av trafiktraktorer och snabba traktorer enligt EU-förordningen ska utredas i ett skilt lagstiftningsprojekt, och man har för avsikt att lägga fram lagförslagen inför riksdagen inom ramen för övergångstiden. Bemyndigandet för Trafiksäkerhetsverket att fastställa underkategorier flyttas från 4 mom. till 5 mom.

14 a §. Fastställande av kategorin för traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning. Det föreslås att det fogas en ny paragraf till lagen med bestämmelser om fastställandet av kategorier. På samma sätt som för kategori L ska klassificeringen av traktorer i fortsättningen även nationellt fastställas i enlighet med EU-förordningen. Kategorin för en traktor som redan är i bruk förblir densamma som den som har registrerats. Om ett fordon inte har registrerats i Finland tidigare ska kategorin fastställas i enlighet med EU-förordningen. Bestämmelser om klassificeringen av nya fordon som ska EU-typgodkännas finns i den EU-förordning som avses i 1 mom. Inom ramen för övergångsbestämmelsen får trafiktraktorer tas i bruk första gången fram till utgången av 2017.

16 §. Terrängfordon. Fordon som kan användas i terräng kan enligt de nya EU-förordningarna i fortsättningen typgodkännas på ett mera entydigt sätt även som fordon i kategorierna L och T. Om tillverkaren har ansökt om ett sådant här typgodkännande för ett terrängfordon, preciseras det i paragrafen att sådana typgodkända fordon inte ska betraktas som sådana terrängfordon som avses i paragrafen, eftersom de med anledning av sin klassificering är avsedda att framföras även på väg. På detta sätt vill man precisera att fordon i kategorierna L och T omfattas av vissa krav, såsom registreringsskyldighet, krav på skyddshjälm, krav i fråga om belastningen och skatteplikt för tunga terränggående fyrhjulingar i kategori L. Med andra ord blir dessa fordon inte terrängfordon genom att lämnas oregistrerade, utan den kategori som fastställdes vid typgodkännandet tillämpas som kategori.

19 §. Övriga fordon utan motor. Det föreslås att definitionen av cykel i 1 mom. preciseras. I fortsättningen ska det vara möjligt att jämföra kraven för även andra fordon utan motor än sparkcyklar utan sadel med kraven för cyklar. Dessutom slopas begränsningen i fråga om att det ska vara minst två hjul.

19 a §. Lätta elfordon. Det föreslås en ny paragraf i lagen, där *lätta elfordon* definieras. Som lätta elfordon betraktas fordon med elmotor vars hastighet är högst 25 kilometer i timmen och som inte uppfyller kraven i definitionen av något annat lätt fordon. Lätta elfordon är till exem-

RP 24/2015 rd

pel självbalanserande fordon för persontransport, såsom Segway-fordon, och andra motsvarande förflyttningshjälpmedel som omfattas av tillämpningsområdet för fordonslagen. Som lätta elfordon betraktas på så sätt också seniorfordon och släpvagnar med elmotor. På lätta elfordon tillämpas de allmänna säkerhetskrav som anges i 25 § och de undantag från dessa krav som med stöd av 27 § har utfärdats skilt genom förordning av statsrådet. Definitionen innehåller ingen begränsning av antalet däck, eftersom lätta elfordon i praktiken kan ha ett eller flera däck och de kan också vara försedda med sadel eller styrstång. Bestämmelser om egenskaper hos dessa finns i 25 §. Eftersom lätta elfordon på grund av sin låga motoreffekt och hastighet inte omfattas av definitionen av motordrivna fordon, föreslås det att det i 1 mom. skilt nämns att fordonslagens krav i fråga om fordon utan motor ska tillämpas på lätta elfordon. Detta innebär att de tekniskt sett i praktiken jämföras med cyklar. Särskilda bestämmelser ska utfärdas med stöd av vägtrafiklagen om att den totala bredden på ett sådant här fordon får vara högst 0,8 meter när det framförs på väg och att den sammanlagda massan av personer och gods, det vill säga den totala belastningen, högst det som har angetts av tillverkaren, men dock inte över 250 kilogram. Det föreslås dessutom sådana ändringar i vägtrafiklagen som behövs för att de trafikregler som gäller för cyklister i regel ska tillämpas på dessa fordon, men lätta elfordon som hålls i balans får också användas på gångbanor, om hastigheten anpassas till dem som går. I 2 mom. finns det ett särskilt bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare tekniska krav, på samma sätt som i fråga om övriga fordon utan motor i 19 §.

30 §. Typgodkännande. I 1 mom. uppdateras 2 och 3 punkten med hänvisningar till de nya EU-förordningarna om fordon i kategori L och traktorer. Eftersom den obligatoriska tillämpningen av EU-typgodkännande börjar gälla först efter övergångsperioden 2016–2017, införs en övergångsbestämmelse om ändringen i lagen. Det är emellertid redan nu möjligt att frivilligt tillämpa EU-förordningarna. Hänvisningen i 2 mom. gäller i fortsättningen inte EU-typgodkännanden av fordon i kategori L samt traktorer och släpvagnar till dem, eftersom man ifråga om dessa fordon inte tillämpar EG-typgodkännande av små serier utan enbart nationellt typgodkännande av små serier.

31 §. Tillämpningsområdet för typgodkännanden. Paragrafen preciseras så att den också beaktar EU-typgodkännanden. Med anledning av EU-förordningen preciseras det också att fordon som inte har beviljats EG- eller EU-typgodkännande kan beviljas nationellt typgodkännande av små serier. Eftersom klassificeringen av traktorer från och med 2016 kommer att grunda sig på EU-förordningen och den nationella kategorin trafiktraktorer slopas, preciseras det för tydlighetens skull ännu särskilt i momentet att nationellt typgodkännande inte längre kommer att beviljas trafiktraktorer.

32 §. Typgodkännandeskyldighet. Det föreslås en precisering om att typgodkännandeskyldigheten ska gälla alla fordon i kategori T och även EU-typgodkännanden. Eftersom det inte föreslås att fordon i kategori L1e-A ska registreras och registreringsbesiktning inte heller ska tillämpas på dem, bör enskilda fordon i denna underkategori befrias från typgodkännandeskyldigheten. Utan befrielse skulle det inte vara tillåtet enligt lagen att utrusta befintliga enskilda cyklar med en motor som uppfyller kraven för kategori L, utan alla cyklar skulle omfattas av kravet på att vara typgodkända enligt serie. Detta medför i sig ingen befrielse från de tekniska kraven, utan de fastställs liksom för övriga enskilda fordon i kategori L med stöd av 27 a § utifrån EU-kraven. I den mån det finns nationellt spelrum i fråga om typgodkännandeskyldigheten gällande system, komponenter, delar och separata tekniska enheter utfärdas det även i fortsättningar bestämmelser om detta genom förordning. I 4 mom. preciseras det skilt att också fordon i kategori C och fordon för vilka typgodkännandet har erkänts i enlighet med den nuvarande lagstiftningen eller de nya EU-förordningarna kan godkännas för användning i vägtrafik genom registreringsbesiktning. Av de orsaker som nämns i motiveringen till 1 mom. stryks också hänvisningen till fordon i kategori L1e-A såsom obehövlig när det gäller registreringsbesiktning.

RP 24/2015 rd

32 a §. *Tillverkarens ansvar inför typgodkännandemyndigheten.* Eftersom det är EU-förordningarnas bestämmelser om tillverkarens ansvar som direkt ska tillämpas när det är fråga om fordon i kategorierna L och T som är EU-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier, undantas dessa från paragrafens tillämpningsområde. Bestämmelser om ansvaret för den som tillverkar nya fordon som är EU-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier, eller system, komponenter, delar och separata tekniska enheter till sådana fordon, finns i de EU-förordningar som avses i 2 a § 1 mom.

34 §. *Typgodkännandemyndighet.* I paragrafen preciseras det att Trafiksäkerhetsverket är typgodkännandemyndighet i fråga om alla fordonskategorier som omfattas av de nya EU-förordningarna. Termen trafiktraktor stryks i paragrafen, eftersom nya typgodkännanden inte längre kan beviljas för fordon i kategorin trafiktraktor efter 2015.

35 §. *Beviljande av typgodkännande.* Eftersom det är EU-förordningens bestämmelser om beviljande av typgodkännande som direkt ska tillämpas på nya EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S, undantas dessa från paragrafens tillämpningsområde. Paragrafen kommer i praktiken inte längre att tillämpas på annat än nationellt typgodkännande av små serier när det gäller fordon i dessa kategorier samt de förfaranden enligt Genèveöverenskommelsen som avses i 5 mom. Bestämmelser om beviljande av typgodkännande för fordon i kategorierna L, T, C, R och S som ska EU-typgodkännas eller typgodkännas nationellt i små serier, eller för system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för sådana fordon, finns i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. Hänvisningen till 30 § i fråga om typgodkännande av bilar och släpvagnar till dem ersätts i 5 mom. med en hänvisning till 2 a § 1 mom.

39 §. *Register över typgodkännanden.* Det föreslås att en ny 6 punkt fogas till 2 mom., där Trafiksäkerhetsverket i egenskap av godkännandemyndighet får fullmakt att lämna ut uppgifter i registret över typgodkännanden till godkännandemyndigheten i en annan EES-stat för ömsesidigt erkännande av ett godkännande. I fortsättningen kommer de nya EU-förordningarna att kräva att medlemsländerna översänder de godkännandehandlingar som behövs för ömsesidigt erkännande samt alla handlingar som behövs för att utvärdera och motivera omfattningen av marknadstillsynen över fordon som inte uppfyller kraven.

39 a §. *Erkännande av typgodkännanden.* Paragrafens 1 mom. preciseras så att det också omfattar EU-typgodkännanden och bemyndigandet i 3 mom. begränsas så att det endast gäller det nationella spelrum som inte omfattas av EU-förordningarna. I 1 och 2 mom. utvidgas ömsesidigt godkännande till att gälla även Turkiet.

42 §. *Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven.* I 1 mom. undantas sådana fordon, komponenter, system och separata tekniska enheter och sådan utrustning som omfattas av EU-förordningarna. Bestämmelser om marknadstillsyn och åtgärder för säkerställande av överensstämmelse med kraven när det är fråga om sådana här nya EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S samt system, komponenter, delar och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon finns i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.

44 §. *I annan stat godkända typer som inte stämmer överens med kraven.* Eftersom det i fråga om de typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S som omfattas av de förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. är EU-förordningarnas bestämmelser som direkt ska tillämpas, undantas de från paragrafens tillämpningsområde. Paragrafen kommer i praktiken i fortsättningen inte att tillämpas på nya EU-typgodkända fordon i dessa kategorier, men man kommer att fortsätta att tillämpa den på nya fordon, komponenter och separata tekniska enheter som överensstämmer med gamla typer och som redan är i trafik.

RP 24/2015 rd

44 b §. *Bristande överensstämmelse hos komponenter, separata tekniska enheter och cyklar.* I 1 mom. undantas sådana system, komponenter, delar och separata tekniska enheter som omfattas av EU-förordningarnas bestämmelser om marknadstillsyn, det vill säga sådana som är avsedda för fordon som har EU-typgodkänts i enlighet med EU-förordningarna, från paragrafens tillämpningsområde. Bestämmelser om marknadstillsyn och åtgärder för säkerställande av överensstämmelse med kraven när det är fråga om sådana här nya EU-typgodkända system, komponenter, delar och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon i kategorierna L, T, C, R och S finns i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.

46 §. *Avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse.* Det föreslås att 1 mom. ändras. Eftersom paragrafen gäller det sätt på vilket kvalitetskontrollen av produktionen ordnas nationellt, preciseras formuleringen i 1 mom. så att den gäller typgodkännandemyndigheten, som kan kräva att ett sådant här avtal ingås om tillsynen över överensstämmelse. Eftersom skyldigheterna för den som ansöker om typgodkännande fastställs i EU-förordningarna, får det inte finnas skyldigheter som direkt gäller sökanden i den nationella lagstiftningen.

46 b §. *När typgodkännanden upphör att gälla.* Eftersom det i fråga om detta är EU-förordningarnas bestämmelser som direkt ska tillämpas när det gäller EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S, undantas dessa från tillämpningsområdet i 1 mom. Bestämmelser om när EU-typgodkännandet upphör att gälla för EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S finns i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. Eftersom EU-förordningarna också innehåller bestämmelser om en del av de frågor i anslutning till typgodkännande som avses i 3 mom., preciseras det att närmare bestämmelser om kraven endast vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

47 §. *Utsedda tekniska tjänster.* Eftersom det är EU-förordningarnas bestämmelser om frågor som gäller utsedda tekniska tjänster som direkt ska tillämpas när det gäller EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S samt EG-typgodkända fordon i kategorierna M, N och O, stryks typgodkännandemyndighetens verksamhet som teknisk tjänst i anslutning till dessa i 1 mom. Bestämmelser om utnämning och anmälan av sådana tekniska tjänster som bedömer överensstämmelsen i fråga om EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S eller system, komponenter, delar och särskilda tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon finns i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.

47 a §. *Bedömning av utsedda tekniska tjänsters kompetens.* Eftersom det i fråga om detta är bestämmelserna i de EU-förordningar som avses i 2 a § som direkt ska tillämpas när det gäller EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S samt EG-typgodkända fordon i kategorierna M, N och O, undantas dessa från paragrafens tillämpningsområde. Bestämmelser om utnämning och anmälan av sådana tekniska tjänster som bedömer överensstämmelsen i fråga om EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S eller system, komponenter, delar och särskilda tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon finns i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. och i fråga om EG-typgodkännande av bilar och släpvagnar till dem i den förordning (EU) nr 371/2010 som har antagits med stöd av det direktiv som nämns i 1 mom. i samma paragraf.

64 a §. *Undantag från registreringskyldigheten.* Det föreslås att en ny 6 och 7 punkt fogas till paragrafen. Med anledning av ändringarna gällande de nya fordonskategorierna behöver det föreskrivas skilt att det inte krävs någon registrering av cyklar med elmotor eller lätta elfordon. Vad gäller de administrativa förfarandena jämföras dessa fordon med cyklar, som inte heller behöver registreras. Eftersom det är CE-märkning och inte typgodkännande som tillämpas på lätta elfordon, finns det inte formlunda tekniska uppgifter om dessa fordon som skulle fylla registreringsens behov på samma sätt som när det är fråga om typgodkända fordon. Detta innebär att även om det skulle krävas registrering, så skulle innehållet i registret vara mycket brokigt och inexact med tanke på användbarheten. På samma sätt skulle försummelse av kraven i fråga om ägarbyten och avregistrering snabbt leda till att registret inte är à jour. Det-

RP 24/2015 rd

samma gäller cyklar i kategori L1e-A1, som inte omfattas av sådana skyldigheter i fråga om beskattning eller skrotning som skulle tvinga till att hålla uppgifterna uppdaterade. Om de så önskar, kan de affärer som säljer fordonen ha sina egna system för ägaruppgifter med tanke på frågor som gäller garanti. Eftersom det i lagförslaget föreslås att definitionen av terrängfordon i 16 § ändras, finns det inget behov av att separat precisera att registreringskyldigheten även i fortsättningen ska gälla terrängfordon i kategorierna L och T som är typgodkända i enlighet med EU-förordningarna.

69 §. *De sista fordonen i serien.* Paragrafen ändras genom ändringar av de gällande 1 och 4 mom. och genom att det gällande 3 mom. helt stryks. Eftersom det i fråga om detta är EU-förordningarnas bestämmelser som direkt ska tillämpas när det gäller nya EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S som ska tas i bruk, undantas dessa från tillämpningsområdet för 1 mom. samt upphävs 3 mom. i sin helhet på grund av att det överlappar EU-förordningen. Därutöver ändras hänvisningen i det inledande stycket i 4 mom. i överensstämmelse med detta så att den hänvisar till 1–2 mom. Bestämmelser om förfaranden och de gränser som ska tillämpas i fråga om antal när det gäller de sista fordonen i en EU-typgodkänd fordonsserie i kategorierna L, T, C, R och S finns i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 punkten.

När det gäller andra fordon fogas till 2 mom. ett nytt alternativt förfarande att beräkna antalet undantag som beviljas för de sista fordonen serien. Den nuvarande bestämmelsen binder antalet sista fordon i serien till den tidigare försäljningen i Finland av tillverkarens fordon i samma fordonskategori. Det nya alternativet ger möjlighet att godkänna undantag i registret för ett fast antal sista fordon i serien. Det finns behov av ett fast antal när försäljningen av tillverkarens fordon som tillhör fordonskategorin i fråga har varit exceptionellt låg innan de nya kraven trädde i kraft. Dessutom minskar ändringen onödiga förstaregistreringar av fordon i försäljarens namn innan de faktiskt säljs. Det fasta antalet vore 100 för fordon i kategorierna M, N och O samt 20 för motorredskap och terrängfordon. När det gäller fordon i kategorierna M, N och O genomför ändringen det alternativa förfarande som tillåts i EU-förordning (EU) nr 214/2014, som ändrar ramdirektivet för bilar och släpvagnar. I fråga om motorredskap och terrängfordon iaktas samma antal som i enlighet med EU-förordningen om traktorer och släpvagnar till dem tillämpas på fordon i T-kategorierna.

71 §. *Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter.* Det föreslås att 2 mom. 1 punkten ändras så att fordonets förare är skyldig att på begäran visa intyg över fordonets registrering, besiktningsintyg eller andra handlingar som påvisar överensstämmelse med kraven, om föraren är skyldig att ha med sig sådana intyg eller andra handlingar. Den gällande bestämmelsen kan tolkas så att det endast är andra handlingar som påvisar överensstämmelse som måste visas bara om föraren är skyldig att medföra dem. Det föreslås att bestämmelsen ändras eftersom det i lagen om ändring av fordonslagen (176/2015, RP 252/2014 rd) inte längre krävs att alla har med sig registreringsintygets första del i fordonet. I det ändrade 66 a § 2 mom. föreskrivs det att registreringsintyget ska medföras när fordonet används i internationell trafik. I inrikestrafik behöver del I av registreringsintyget enligt 66 a § inte längre medföras. Enligt lagens övergångsbestämmelse upphör denna skyldighet emellertid först den 1 januari 2017 för den tunga trafiken, det vill säga för bussar samt lastbilar och släpvagnar med en totalmassa som överstiger 3,5 ton.

80 §. *Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som medför fara.* Det föreslås att 1 mom. ändras. Eftersom det i fråga om detta är EU-förordningarnas bestämmelser som direkt ska tillämpas när det gäller EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S, undantas dessa från paragrafens tillämpningsområde. Bestämmelser om de förfaranden som gäller för fordon i kategorierna L, T, C, R och S som är EU-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier samt system, komponenter, delar och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon om de medför fara finns i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.

RP 24/2015 rd

81 §. *Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer samt fordon som beviljats enskilt godkännande medför fara.* Eftersom det i fråga om det som föreskrivs i 1 och 2 mom. är EU-förordningarnas bestämmelser som direkt ska tillämpas när det gäller fordon i kategorierna L, T, C, R och S som är EU-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier, undantas dessa från tillämpningsområdet för 1 och 2 mom. De tvångsmedel som föreskrivs i 3 mom. kan emellertid tillämpas vid marknadstillsynen över fordon i även dessa kategorier.

86 §. *Skyldighet att reparera fordon och återkallande* (endast 1 mom. ändras). Eftersom det är bestämmelserna i de EU-förordningar som avses i 2 a § som direkt ska tillämpas på återkallande och även mera allmänt på de förfaranden som ska tillämpas när fordon inte stämmer överens med kraven när det är fråga om EU-typgodkända fordon i kategorierna L, T, C, R och S samt EG-typgodkända bilar och släpvagnar till dem, undantas dessa från paragrafens tillämpningsområde genom en ändring av 1 mom.

95 a §. *Kontaktpunkt för fordonsbesiktning och tekniska vägkontroller.* Enligt det föreslagna 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utses till kontaktpunkt enligt det nya besiktningdirektivet och det nya vägkontrolldirektivet och sköta det informationsutbyte med kommissionen och de övriga medlemsstaterna som avses i direktiven när det är fråga om fordonsbesiktningar och tekniska vägkontroller.

Trafiksäkerhetsverket är redan nu en av de viktigaste aktörerna när det gäller besiktningar och tekniska vägkontroller. Bland annat beviljar verket besiktningskoncession och övervakar besiktningstillämningsställen samt sänder redan nu uppgifter om tekniska vägkontroller till kommissionen vartannat år.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela Europeiska kommissionen att det har utsetts till kontaktpunkt. Anmälan ska lämnas senast den 20 maj 2015.

96 §. *Fordonsförseelse.* Det föreslås att 1 mom. 16 punkten ändras så att den uppfyller kraven på noggrann avgränsning och exakthet. I 16 punkten preciseras hänvisningen så att den gäller en EU-förordning som avses i 2 a §. Eftersom EU-förordningarna kräver det, preciseras hänvisningarna i 3 mom. 1 och 3 punkten så att de också direkt gäller gärningar som ansluter sig till kraven i EU-förordningarna om fordon i kategori L samt traktorer och släpvagnar till dem, samt fogas det en ny 4 punkt till momentet, där det föreskrivs att även den som bryter mot EU-förordningarnas krav på godkännande ska dömas för fordonsförseelse. Bestämmelser om de sanktioner som krävs nationellt finns i artikel 76 i EU-förordningen om fordon i kategori L och i artikel 72 i EU-förordningen om traktorer och släpvagnar till dem. Förfalskning av handlingar och annat bevismedel är redan straffbart enligt 33 kap. 1–3 § i strafflagen. Enligt 6 § i samma kapitel betraktas bland annat märken, stämplor och registerskyltar som bevismedel, vilket betyder att begreppet också omfattar märkning i anslutning till godkännandet av fordon. Till denna del omfattas de nya EU-förordningarnas krav på sanktioner redan av strafflagen. Andra sanktioner än de som avses ovan ingår redan delvis i 2 mom., som det inte föreslås någon ändring i. Sanktionerna skulle meddelas kommissionen senast den 23 mars 2015 och de meddelas utan dröjsmål när regeringens proposition om lagen har överlämnats till riksdagen.

1.2 Vägtrafiklagen

2 §. *Definitioner.* Det föreslås att definitionen av gående i 11 punkten utvidgas så att den också omfattar den som rör sig med förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots. Sådana hjälpmedel ska inte heller omfattas av tillämpningsområdet för fordonslagen ifall det är fråga om anordningar med en effekt på under 1 kilowatt och hastighet som understiger 15 kilometer i timmen. För närvarande är det enbart personer med funktionsnedsättning som får använda anordningar som omfattas av denna begränsning och räknas som gående. I fortsättningen ska personens egenskaper inte ha någon betydelse för klassificeringen.

RP 24/2015 rd

2 a §. Definitioner på fordon. Det föreslås att 2 och 3 punkten ändras så att de motsvarar ändringarna i fordonslagen. Paragrafens 2 punkt preciseras så att den inte omfattar cyklar i kategori L, även om de skulle vara försedda med motor. På så sätt jämföras motoriserade cyklar med eldrivna cyklar, som inte heller betraktas som motorfordon. Genom den ändring som föreslås i 3 punkten jämföras också utbytbar dragen utrustning i fortsättningen med släpanordningar. Utbytbar dragen utrustning, som definieras i EU-förordningen om traktorer och släpvagnar till dem, hör till kategori S.

40 §. Gåendes plats på vägen. Det föreslås att 1 mom. ändras så att förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och lätta elfordon fogas till den grupp användare av gångbana som särskilt ska ge akt på övriga gående när de använder en gångbana. Användning av gångbana för den som rör sig med en sådan anordning är alltså möjlig endast om det kan ske utan att det medför olägenhet för andra gående. Eftersom det i lagstiftningen inte särskilt har satts några högsta tillåtna mått för sådana anordningar som stöder eller ersätter förflyttning till fots, begränsar detta krav genom dimensioneringen av gångbanorna i praktiken också bredden på och vändradien för dessa anordningar.

45 §. Användning av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att den inte omfattar enbart invalidfordon, som den tidigare gjorde, utan alla förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots. Dessutom preciseras det i 1 mom. att den som använder rullstol eller andra hjälpmedel utan motor betraktas som gående. Vidare ändras innehållet i 2 mom. så att det motsvarar definitionen i 2 § 11 punkten, vilket innebär att trafikreglerna för gående ska tillämpas på sådana förflyttningshjälpmedel som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största hastighet är 15 kilometer i timmen. Hänvisningen till cyklister i slutet av momentet kvarstår, vilket betyder att om hastigheten överstiger gångfart ska trafikreglerna för cyklister tillämpas. Gångfart är ett relativt begrepp som är beroende av den hastighet som den allmänna trafikströmmen håller och som man med beaktande av kravet i 40 § kan röra sig med bland de gående utan att störa dem.

45 a §. Användning av lätta elfordon. Det föreslås att det fogas en ny paragraf till lagen som innehåller trafikregler för lätta elfordon. På föraren av sådana fordon tillämpas trafikreglerna för cyklister. På så sätt omfattas föraren också av kravet på att i allmänhet använda skyddshjälm som finns i 90 § om användning av hjälm. Om fordonet är tillräckligt stabilt, det vill säga hålls i balans också då det står stilla, får ett sådant fordon emellertid framföras i gångfart på en gångbana, om hastigheten anpassas till de gående. Föraren av ett sådant här fordon ska dock alltid lämna gående fri passage och vid behov, såsom vid möten, väja för gående. Motsvarande krav gäller för närvarande också den som framför ett fordon på en gårdsgata. På den som framför ett lätt elfordon med gångfart på en gångbana tillämpas trafikreglerna för gående. På andra ställen än gångbanor betraktas den som framför ett lätt elfordon alltid som cyklist. Detta innebär att om ett lätt elfordon framförs på en väg som saknar gångbana, ska föraren hålla sig på vägens högra kant oberoende av hastigheten.

88 §. Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats. Det föreslås att 1 mom. ändras och att 3 mom. upphävs. Föraren ska i fortsättningen alltid använda säkerhetsbälte, om ett sådant ingår som ursprunglig utrustning i ett tre- eller fyrhjuligt fordon eller ett terrängfordon, vilket preciseras i 1 mom. 5 punkten och den nya 6 punkten. Enligt de tekniska kraven ska säkerhetsbälte ingå som obligatorisk utrustning i de flesta fordon med karosseri eller störtlåge. Bestämmelserna i fordonslagen förbjuder att ursprungliga skyddsanordningar som ingår i ett fordon avlägsnas, vilket betyder att säkerhetsbälten inte kan avlägsnas på ett sådant sätt att föraren skulle befrias från kravet på att använda säkerhetsbälte.

Dessutom föreslås det att 3 mom. upphävs såsom obehövligt, eftersom bestämmelser om skyldigheten att använda godkända barnstolar från och med ingången av 2015 finns i den nya för-

RP 24/2015 rd

ordning av statsrådet om fordons konstruktion och utrustning (1270/2014) som har utfärdats med stöd av 32 § 3 mom. i fordonslagen, samt i Trafis föreskrifter om tekniska krav.

88 a §. Transport av barn i fordon. Det föreslås att ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen, i vilket intas en allmän princip om skyldighet att säkerställa att barn hålls på plats när de transporteras med fordon som är försedda med styrstång och sadelformad sits. I praktiken tillämpas på transporten samma säkerhetskrav i fråga om handtag och fotstöd oberoende av om det är fråga om transport med motorcykel eller terrängfordon. I fråga om andra tre- och fyrhjuliga fordon än fordon som avses i 1 mom. preciseras det dessutom att kraven för personbilar ska tillämpas på dessa, det vill säga att små barn alltid ska transporteras i barnstol om det finns säkerhetsbälten i fordonet eller en skyddsanordning för barn annars kan installeras i fordonet.

89 §. Användning av skyddshjälm. Det föreslås att 1 mom. ändras så att det liksom i tre- och fyrhjuliga fordon som är försedda med karosseri i fortsättningen inte heller är obligatoriskt att använda skyddshjälm i fordon som är försedda med störbåge. Förare av traktorer och terrängfordon som är försedda med styrstång och sadelformad sits ska även i fortsättningen använda hjälm, om fordonet inte har en störbåge som skyddar ifall det välter. Användningen av hjälm är redan nu obligatorisk för tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L som är försedda med styrstång och sadelformad sits och syftet med ändringen är att förenhetliga bestämmelserna om hur fordon av samma typ ska användas.

94 §. Skyldighet att visa upp körhandling. Det föreslås att 1 mom. ändras så att föraren av ett fordon är skyldig att på begäran visa upp intyg över att fordonet är registrerat eller någon annan handling för en polis endast om han eller hon enligt lagstiftningen är skyldig att ha med sig sådana handlingar under körning. Enligt 1 mom. i den gällande paragrafen ska alla förare visa upp fordonets registreringsintyg och andra handlingar som de är skyldiga att ha med sig. Det föreslås att bestämmelsen ändras eftersom det i lagen om ändring av fordonslagen (176/2015) inte längre krävs att alla har med sig registreringsintygets första del i fordonet (RP 252/2014 rd). I det ändrade 66 a § 2 mom. föreskrivs det att registreringsintyget ska medföras när fordonet används i internationell trafik. I inrikestrafik behöver del I av registreringsintyget enligt 66 a § inte längre medföras. Enligt lagens övergångsbestämmelse upphör denna skyldighet emellertid först den 1 januari 2017 för den tunga trafiken, det vill säga för bussar samt lastbilar och släpvagnar med en totalmassa som överstiger 3,5 ton. Paragrafens 2 mom. motsvarar 2 mom. i den gällande 94 §.

1.3 Strafflagen

23 kap. Om trafikbrott

9 §. Trafikfylleri med motorlöst fordon. Det föreslås att till tillämpningsområdet för 1 mom. fogas motoriserad cykel (L1e-A) och lätt elfordon (19 a § i fordonslagen). Även eldrivna cyklar, som avses i förslaget till 19 § 1 mom. i fordonslagen och som i fordonslagen betraktas som fordon utan motor, ska fortfarande omfattas av bestämmelsen. Bestämmelserna om rattfylleri eller grovt rattfylleri ska inte tillämpas på dessa fordon.

Även om ovannämnda fordon är utrustade med motor tillämpas trafikreglerna för cyklister på dem. Vissa lätta elfordon ska också få framföras på gångbana (se förslaget till 45 a § 2 mom. i vägtrafiklagen). Ett sådant lätt elfordon ska omfattas av tillämpningsområdet oberoende av om det framförs på gångbanan eller på någon annan del av vägen.

Den bestämmelse som föreslås i 1 mom. gäller enligt ordalydelsen endast fordon. För att straffbestämmelsens tillämpningsområde ska motsvara tillämpningsområdet för trafikreglerna för cyklister, föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., enligt vilket bestämmelsen också ska tillämpas på handdrivna förflyttningshjälpmedel eller sådana förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på

RP 24/2015 rd

högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h, när ett sådant förflyttningshjälpmedel framförs snabbare än i gångfart. Enligt förslaget till sista mening i 45 § 2 mom. i vägtrafiklagen ska den som använder nämnda förflyttningshjälpmedel då iakttä de bestämmelser som gäller för cyklister. Bestämmelsen ska inte tillämpas när förflyttningshjälpmedlet framförs med gångfart.

12 §. Definitioner. Det föreslås att definitionen av motordrivet fordon i 3 punkten ändras så att den börjar motsvara förslaget till 3 § 2 punkten i fordonslagen och 2 a § 2 punkten i vägtrafiklagen. I stället för kategoribeteckningen används i definitionen liksom tidigare de beskrivande namnen på fordonskategorierna.

Utanför definitionen på fordon i kategori L blir motoriserade cyklar (L1e-A). Utanför definitionen stannar dessutom lätta elfordon som avses i förslaget till 19 a § i fordonslagen. Avsikten är att på förarna av dessa fordon ska i fortsättningen inte tillämpas de straffbestämmelser som gäller grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 2 §, rattfylleri enligt 3 §, grovt rattfylleri enligt 4 §, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad enligt 8 §, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 10 § eller smitning i vägtrafik enligt 11 § i 23 kap. i strafflagen. Föraren av ett sådant fordon ska emellertid kunna dömas för till exempel äventyrande av trafiksäkerheten eller trafikfylleri med motorlöst fordon.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Det föreslås inga nya bemyndiganden i fråga om närmare bestämmelser och föreskrifter i vare sig fordonslagen eller vägtrafiklagen. Det nuvarande bemyndigandet att meddela närmare tekniska krav genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket som finns i 27 a § 2 mom. i fordonslagen gäller också sådana lätta elfordon och fordon enligt de nya EU-förordningarna som avses i denna proposition.

I samband med lagändringen ska statsrådets förordning om fordons konstruktion och utrustning (1270/2014), som har utfärdats med stöd fordonslagen, uppdateras så att den också beaktar de tekniska kraven för lätta elfordon. Kraven ska utgå från kraven för cyklar, vilket betyder att lätta elfordon ska ha en ljudsignalanordning samt behövliga reflektorer, strålkastare och lyktor när de framförs i mörker. Lagens krav på färdbroms utvidgas till att gälla även lätta elfordon, men i stället för en separat bromsanordning räcker det i lätta elfordon också med en elmotor vars bromskraft eller retardation är tillräckligt stor. På samma sätt godkänns som styrinrättning även ett stabiliseringssystem som säkerställer att fordonet har tillräckliga manöveregenskaper.

I enlighet med kommunikationsutskottets betänkande KoUB 19/2014 rd är avsikten att man genom förordningen också ska precisera användningen av det spelrum som EU-förordningen om fordon i kategori L tillåter i fråga om enskilda exemplar. I Finland ska man i fortsättningen få ta i bruk enskilt tillverkade motorcyklar med lindrigare krav i fråga om utsläpp och buller, vilket betyder att kravnivån och mätningemetoden inte ger upphov till några betydande merkostnader. Som en enskilt tillverkad motorcykel betraktas ett fordon vars komponenter till minst 50 procent består av icke-serietillverkade komponenter, det vill säga över hälften av komponenterna ska vara egentillverkade. En nivå på utsläppskraven som motsvarar den som har tillämpats på en enskilt tillverkad motorcykel som har tagits i bruk i ett annat EES-land eller på Åland ska erkännas i Finland med stöd av 29 a § i fordonslagen. För närvarande sker byggandet i hög utsträckning kring råämnen från tiden för de gamla utsläppskraven och i fortsättningen får sådana här motorcyklar i praktiken tillverkas även som nya. Eftersom det i praktiken inte körs mycket med sådana här motorcyklar, blir utsläppseffekten ringa jämfört med nuläget. Det som även i fortsättningen kommer att hålla tröskeln hög i fråga om registrering är att man är tvungen att betala även bilskatt för en motorcykel som ska registreras.

RP 24/2015 rd

Dessutom ska förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992), som har utfärdats med stöd av vägtrafiklagen, uppdateras i fråga om de nya högsta tillåtna hastigheterna och måtten för olika fordonskategorier när det gäller fordon i kategori L och traktorer och släpvagnar till dem, så att de motsvarar de högsta konstruktiva hastigheterna som är tillåtna enligt EU-förordningarna.

Vidare ska det fastställas högsta tillåtna mått och massor även för lätta fordon. Den högsta tillåtna bredden för lätta elfordon föreslås vara 0,8 meter, vilket motsvarar de dimensioner som för närvarande rekommenderas för lätttrafikleder. Det blir tillåtet med en högre massa än tidigare vid framförandet av en cykel med släpvagn, om cykeln och släpvagnen trots det är tillräckligt manövreringsbara. Denna typ av lastcyklar har snabbt blivit allmännare på andra ställen i Europa. Kravet att använda skyddshjälm utvidgas till att i fortsättningen gälla alla terrängfordon och fyrhjulingar som har öppet karosseri och som är försedda med styrstång och sadelformad sits, och skyldigheten att använda säkerhetsbälte utvidgas till att gälla de fordon där säkerhetsbälte ingår som obligatorisk utrustning.

Med anledning av de nya EU-förordningarna ska det göras sådana ändringar i förfarandena för typgodkännande enligt statsrådets förordning om godkännande av fordon (1244/2002) som behövs och som motsvarar lagändringarna.

3 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft så snart som möjligt, men dock senast den 1 januari 2016.

Från och med den 1 januari 2016 blir det obligatoriskt att tillämpa bestämmelserna om de fordon som avses i EU-förordningarna om traktorer och släpvagnar till dem samt om de fordon i kategorierna L3e, L4e, L5e och L7e som avses i EU-förordningen om fordon i kategori L på typgodkännandet av nya typer, och det föreslås att lagen träder i kraft senast då.

De EU-förordningar som lagändringarna i huvudsak gäller har redan trätt i kraft och tillverkarna kan redan tillämpa dem frivilligt. Om hela lagen inte fås att träda i kraft genast efter publiceringen, bör därför den befrielse från typgodkännandeskyldigheten som föreskrivs för enskilda fordon i kategori L1e-A i 32 § 1 mom. samt den befrielse från registreringsskyldigheten som föreskrivs för fordon i kategori L1e-A och lätta elfordon i 64 a § 6 och 7 punkten kunna tillämpas genast den dag lagen publiceras, för att undvika onödigt administrativt arbete i anslutning till registrering.

Det föreslås emellertid att den nya 95 a § ska träda i kraft först den 20 maj 2018. Både det nya besiktningsdirektivet och det nya vägkontrolldirektivet kräver att de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats i syfte att genomföra dessa direktiv ska börja tillämpas från och med nämnda tidpunkt. Enligt direktiven ska information om kontaktpunkterna dock ha meddelats kommissionen redan den 20 maj 2015.

Eftersom EU-typgodkännande enligt en EU-förordning blir obligatoriskt först efter en övergångsperiod för vissa fordon, kommer dessa övergångstider att utnyttjas fullt ut i fordonslagen. Det föreslås en övergångsbestämmelse om att när det gäller typgodkännande av nya fordonstyper för fordon i kategorierna L1e, L2e och L6e samt första ibruktagande och utvidgning av gällande typgodkännanden av fordon i kategorierna L3e, L4e, L5e och L7e, behöver bestämmelserna i EU-förordningen inte tillämpas förrän från och med den 1 januari 2017, och fram till det ska de gällande nationella bestämmelserna kunna tillämpas.

När det gäller fordon i kategorierna T, C, R och S och trafiktraktorer samt fordon i kategorierna L1e, L2e och L6e som tas i bruk första gången samt utvidgning av gällande typgodkännanden för dessa fordon kan de bestämmelser som gällde vid denna lags ikraftträdande tillämpas till och med den 31 december 2017. Detta innebär att trafiktraktorer trots 14 a § kommer att

RP 24/2015 rd

kunna tas i bruk fram till den 31 december 2017. Det kan emellertid inte beviljas några nationella typgodkännanden av nya typer av trafiktraktor efter 2015.

Också efter de ovannämnda övergångstiderna får kraven i 69 § tillämpas på fordon i kategorierna L och T och de sista fordonen i serien tas i bruk i enlighet med bestämmelserna i 69 §.

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

1.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i fordonslagen (1090/2002) 13 §,
ändras 2 § 2 mom., 3 § 2, 7 och 18 punkten, 10 § 1 mom., 11, 12 och 14 §, 16 § 1 mom.,
19 § 1 mom., 30 § 1 och 2 mom., 31, 32, 32 a, 34 och 35 §, 39 § 2 mom., 39 a §, 42 § 1 mom.,
44 §, 44 b § 1 mom., 46 § 1 mom., 46 b §, 47 § 1 mom., 47 a, 64 a och 69 §, 71 § 2 mom.,
80 § 1 mom., 81 § 1 och 2 mom., 86 § 1 mom. samt 96 § 1 mom. 16 punkten och 96 §
3 mom.,

av dem 3 § 2, 7 och 18 punkten, 30 § 1 och 2 mom., 32 a och 35 §, 39 § 2 mom., 39 a §,
42 § 1 mom., 44 §, 44 b § 1 mom., 46 § 1 mom., 46 b, 47 a och 64 a § samt 81 § 1 och 2 mom.
sådana de lyder i lag 226/2009, 14 §, 19 § 1 mom., 31, 32 och 34 §, 47 § 1 mom., 69 § och
80 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1042/2014, 86 § 1 mom. sådant det lyder i lag 276/2010
samt 96 § 1 mom. 16 punkten och 96 § 3 mom. sådana de lyder i lag 768/2010, samt
fogas till lagen nya 2 a, 14 a, 19 a och 95 a § som följer:

2 §

Fordon utanför tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas inte heller på förflyttningshjälpmiddel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h. Lagen tillämpas inte heller på sådana förflyttningshjälpmiddel, sparkstöttingar, lekfordon eller motsvarande anordningar som inte har motor.

2 a §

EU-förordningar som tillämpas på fordon

Bestämmelser om grunderna för klassificeringen av nya bilar och släpvagnar till dem som ska EG-typgodkännas, förfaranden för typgodkännande, kvantitativa begränsningar för fordon som tillverkas i små serier och vissa tekniska krav finns i de EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv).

Bestämmelser om administrativa och tekniska krav samt marknadstillsyn i anslutning till godkännandet av sådana nya fordon, system, komponenter, delar och separata tekniska enheter och utrustning som ska EU-typgodkännas och som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga finns i den förordningen.

Bestämmelser om administrativa och tekniska krav samt marknadstillsyn i anslutning till godkännandet av sådana fordon, system, komponenter, delar, separata tekniska enheter och utrustning som ska EU-typgodkännas och som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets

RP 24/2015 rd

förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon finns i den förordningen.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar och tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L samt traktorer, motorredskap och terrängfordon,

7) *typgodkännande* ett förfarande genom vilket en typgodkännandemyndighet certifierar att en fordonstyp, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller en utrustning uppfyller de tekniska kraven,

18) *komponent* en anordning som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som kan lös-göras eller installeras i fordonet och typgodkännas särskilt, samt komponenter som avses i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.,

2 kap.

Grundläggande klassificering av fordon

10 §

Bil

Fordon i kategori M och N (*bil*) är ett för person- eller godstransport eller för en be-stämmd specialuppgift tillverkat motordrivet fordon som har minst fyra hjul eller band och vars största konstruktiva hastighet är högre än 25 km/h. Som fordon i kategori M och N betraktas dock inte ett fyrhjuligt fordon som med stöd av 11 § anses höra till kategori L, som med stöd av 14 eller 15 § betraktas som traktor eller motorredskap eller som med stöd av 16 § betraktas som terrängfordon.

11 §

Fordon i kategori L

Fordon i kategori L är i följande tabell nämnda fordon som är avsedda att framföras på väg:

RP 24/2015 rd

Kategori	Kategorins namn	Underkategorori	Underkategorins namn	Noggrannare indelning av underkategorin
L1e	lätt tvåhjuligt motorfordon	L1e-A	motoriserad cykel	
		L1e-B	tvåhjulig moped	
L2e	trehjulig moped	L2e-P	trehjulig moped för passagerarbefordran	
		L2e-U	trehjulig moped för godsbefordran	
L3e	tvåhjulig motorcykel	L3e-A1	motorcykel med låg prestanda	
		L3e-A2	motorcykel med medelhög prestanda	
		L3e-A3	motorcykel med hög prestanda	
L4e	tvåhjulig motorcykel med sidovagn			
L5e	motoriserad trehjulning	L5e-A	trehjulning	
		L5e-B	nyttotrehjulning	
L6e	lätt fyrhjulning	L6e-A	lätt fyrhjulning för väg	
		L6e-B	lätt mopedbil	L6e-BP (lätt mopedbil för passagerarbefordran) L6e-BU (lätt mopedbil för godsbefordran)
L7e	tung fyrhjulning	L7e-A	tung fyrhjulning för väg	fordon i underkategori L7e-A1
				fordon i underkategori L7e-A2
		L7e-B	tung terränggående fyrhjulning	L7e-B1 (terränggående fyrhjulning)
				L7e-B2 (side-by-side-fordon)
		L7e-C	tung mopedbil	L7e-CP (tung mopedbil för passagerarbefordran)
				L7e-CU (tung mopedbil för godsbefordran)

RP 24/2015 rd

12 §

Fastställande av kategorin för fordon i kategori L

Som kategorier och underkategorier för fordon i kategori L som tas i bruk första gången i Finland och som inte är EG- eller EU-typgodkända används kategorierna och underkategorierna enligt klassificeringsgrunderna i bilaga I till den EU-förordning som nämns i 2 a § 2 mom.

Som kategori och underkategori för ett fordon i kategori L som redan är i bruk används den kategori och underkategori som fastställdes för fordonet i samband med att det togs i bruk första gången eller, om fordonet är registrerat, den kategori och underkategori som har antecknats i registret.

14 §

Traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning

Fordon i kategorierna T och C är motordrivna fordon med hjul eller band som är avsedda att användas inom jord- och skogsbruk och som klassificeras på följande sätt:

1) hjultraktorer i kategori T1 och bandtraktorer i kategori C1, vars minsta spårvidd inte understiger 1 150 millimeter och vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kilogram,

2) hjultraktorer i kategori T2 och bandtraktorer i kategori C2, vars minsta spårvidd understiger 1 150 millimeter och vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kilogram,

3) hjultraktorer i kategori T3 och bandtraktorer i kategori C3, vars vikt i olastat och körklart skick är högst 600 kilogram,

4) hjultraktorer i kategori T4 och bandtraktorer i kategori C4 avsedda för särskilda ändamål.

Släpvagnar till traktorer klassificeras på följande sätt:

1) släpvagnar i kategori R1, där summan av axelmassorna inte överstiger 1 500 kilogram,

2) släpvagnar i kategori R2, där summan av axelmassorna överstiger 1 500 kilogram men inte 3 500 kilogram,

3) släpvagnar i kategori R3, där summan av axelmassorna överstiger 3 500 kilogram men inte 21 000 kilogram,

4) släpvagnar i kategori R4, där summan av axelmassorna överstiger 21 000 kilogram.

Utbytbar dragen utrustning klassificeras på följande sätt:

1) utbytbar dragen utrustning i kategori S1, där summan av axelmassorna inte överstiger 3 500 kilogram,

2) utbytbar dragen utrustning i kategori S2, där summan av axelmassorna överstiger 3 500 kilogram.

När det gäller traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning markeras kategorin på slutet med bokstaven "a" om fordonets största konstruktiva hastighet är högst 40 km/h eller med bokstaven "b" om fordonets största konstruktiva hastighet överstiger 40 km/h.

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

14 a §

Fastställande av kategorin för traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning

Som kategorier och underkategorier för traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning som tas i bruk första gången i Finland och som inte är EG- eller EU-typgodkända används kategorierna och underkategorierna enligt klassificeringsgrunderna i bilaga I till den EU-förordning som nämns i 2 a § 3 mom.

RP 24/2015 rd

Som kategori och underkategori för en sådan traktor eller släpvagn till en traktor eller sådan utbytbar dragen utrustning som redan är i bruk tillämpas den kategori och underkategori som fastställdes för fordonet i samband med att det togs i bruk första gången eller, om fordonet är registrerat, den kategori och underkategori som har antecknats i registret.

16 §

Terrängfordon

Med *terrängfordon* avses en motorsläde, ett luftkuddefartyg eller ett annat motordrivet fordon tillverkat för person- eller godstransport eller för dragning av andra fordon på is, i snö eller på sank mark eller för färd med marken som stöd, såsom. Med *terrängfordon* avses dock inte ett fordon som är avsett att framföras även på andra vägar än snöskoterleder och inte heller ett fordon som är EG- eller EU-typgodkänt för en fordonskategori som avses i 10, 11 eller 14 § och avsett att framföras på väg.

19 §

Övriga fordon utan motor

Med *cykel* avses

1) ett fordon tillverkat för transport av en eller flera personer eller gods som är utrustat med pedaler eller vevanordningar och som också kan ha en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 km/h,

2) en sparkcykel eller annat motsvarande fordon utan motor, om det på grund av storleken eller användningsändamålet är påkallat att kräva att fordonet uppfyller kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor och andra viktiga säkerhetskrav som gäller cyklar.

19 a §

Lätta elfordon

Med *lätt elfordon* avses ett sådant annat fordon med elmotor än en i 19 § 1 mom. avsedd cykel med elassistans eller ett i 11 § avsett fordon i kategori L, vars motor har en märkeffekt på högst 1 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 km/h. På ett lätt elfordon tillämpas kraven för fordon utan motor.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om klassificeringen av lätta elfordon som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens lagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten och skyddet av miljön.

30 §

Typgodkännande

Med *EU- och EG-typgodkännande* avses sådant typgodkännande av nya fordon och av system, komponenter och separata tekniska enheter i dessa som baserar sig på följande EUrättsakter:

1) det EU-direktiv som nämns i 2 a § 1 mom. när det gäller EG-typgodkännande av fordon i kategorierna M, N och O samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

RP 24/2015 rd

2) den EU-förordning som nämns i 2 a § 2 mom. när det gäller EU-typgodkännande av fordon i kategori L samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

3) den EU-förordning som nämns i 2 a § 3 mom. när det gäller EU-typgodkännande av fordon i kategorierna T, C, R och S samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon baserar sig på.

Med *EG-typgodkännande av små serier* avses EG-typgodkännanden som i enlighet med det EU-direktiv som nämns i 2 a § 1 mom. beviljas nya fordon av en typ som tillverkas i ett begränsat antal.

31 §

Tillämpningsområdet för typgodkännanden

Trafiksäkerhetsverket beviljar EG- och EU-typgodkännande för system, komponenter, separata tekniska enheter, fordon i kategorierna M, N, O, L, T, C, R och S samt motorredskap. Fordon i kategorierna M, N, L, T, C, R och S som inte har beviljats EU-typgodkännande kan beviljas nationellt typgodkännande av små serier. Nationellt typgodkännande beviljas andra fordon och annan utrustning avsedda för vägtrafik samt motorredskap. Nationellt typgodkännande beviljas dock inte trafiktraktorer. Vid typgodkännande av små serier tillämpas kvantitativa begränsningar som baserar sig på de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. E-typgodkännande beviljas system, komponenter och separata tekniska enheter.

32 §

Typgodkännandeskyldighet

Sådana nya fordon i kategorierna M, N, O och T samt andra nya fordon i kategori L än enskilda fordon i underkategori L1e-A som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången ska vara EG- eller EU-typgodkända eller typgodkända i små serier.

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

Komponenter, system och separata tekniska enheter samt utrustning som behövs för driften av ett fordon och som är väsentliga för trafiksäkerheten och skyddet av miljön ska vara typgodkända. Närmare bestämmelser om typgodkännandeskyldigheten utfärdas genom förordning av statsrådet.

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

1) andra fordon i kategori L än fordon i underkategori L1e-A samt fordon i kategori T eller C som har tillverkats eller förts in i landet som enskilda exemplar för användning i vägtrafik och som inte är EG- eller EU-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier,

2) fordon i kategori M, N, O, T eller C samt andra fordon i kategori L än fordon i underkategori L1e-A som är nationellt typgodkända i små serier i någon annan EES-stat, i Turkiet eller i landskapet Åland och vilkas nationella typgodkännande av små serier har erkänts av Finland på det sätt som avses i 39 a § 2 mom. eller i en EU-förordning som nämns i 2 a § 2 eller 3 mom.,

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

RP 24/2015 rd

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

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

32 a §

Tillverkarens ansvar inför typgodkännandemyndigheten

I fråga om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning som inte har EG- eller EU-typgodkänts svarar tillverkaren inför den typgodkännandemyndighet som nämns i 34 § för typgodkännandet av den produkt som tillverkas samt för produktionens överensstämmelse med kraven oavsett om tillverkaren har deltagit i alla faser i tillverkningen av produkten. Vid etappvist typgodkännande svarar varje tillverkare inför typgodkännandemyndigheten för godkännandet av fordonet och produktionens överensstämmelse med kraven i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och den utrustning som har tillfogats eller ändrats under den aktuella fasen i tillverkningen av fordonet.

34 §

Typgodkännandemyndighet

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

35 §

Beviljande av typgodkännande

Typgodkännandemyndigheten beviljar annat typgodkännande än EU-typgodkännande av fordon i kategorierna L, T, C, R och S och deras system när det gäller sådana färdiga fordons typer och system som stämmer överens med de informationsdokument som fordonstillverkaren visar upp och som uppfyller de krav som ställts för färdiga fordon och system. I 45 och 46 § finns det bestämmelser om de åtgärder för säkerställande av produktionens överensstämmelse med kraven som krävs innan typgodkännande beviljas.

Typgodkännandemyndigheten beviljar etappvist typgodkännande av bilar och släpvagnar till dem när det gäller sådana ofullbordade fordonstyper som stämmer överens med informationsdokumenten och som uppfyller de krav som ställts för fordonet utifrån tillverkningskedet för fordonstypen.

Typgodkännandemyndigheten beviljar typgodkännande av andra komponenter, andra separata tekniska enheter och annan utrustning än sådana som är avsedda för fordon i kategorierna L, T, C, R och S när det gäller sådana typer av komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som stämmer överens med informationsdokumenten och som uppfyller de krav som ställts för komponenterna, de separata tekniska enheterna och utrustningen.

Över annat typgodkännande än EU-typgodkännande av fordon i kategorierna L, T, C, R och S ges ett intyg över typgodkännande. I godkännandet kan vid behov inkluderas begränsningar i fråga om användningen av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning och sådana villkor för installation av system, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som beror på säkerhetskrav eller på komponenternas, enheternas eller utrustningens egenskaper.

Vid beviljande av godkännande tillämpas i fråga om EG-typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier av bilar och släpvagnar till dem det förfarande som anges i det direktiv som nämns i 2 a § 1 mom. I fråga om E-typgodkännande tillämpas det förfarande som anges i Genèveöverenskommelsen.

39 §

Register över typgodkännanden

De uppgifter i registret över typgodkännanden som innehåller affärs- och yrkeshemligheter får trots bestämmelserna om sekretess lämnas till

- 1) besiktningsförrättare för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna besiktningsuppdrag,
- 2) avtalsregistrerare för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna registreringsuppdrag,
- 3) den tekniska tjänst som på basis av ett avtal med produkttillverkaren övervakar produktions överensstämmelse för utförande av tillsynsuppdrag,
- 4) beviljare av enskilda godkännanden för ett enskilt godkännande av ett fordon,
- 5) fordonskontrollanter för uppdrag som utförs i samband med teknisk vägkontroll,
- 6) godkännandemyndigheten i en annan EES-stat för ömsesidigt erkännande av ett godkännande eller till marknadstillsynsmyndigheten i en annan EES-stat för marknadstillsyn.

39 a §

Erkännande av typgodkännanden

Finland erkänner EG- och EU-typgodkännanden samt E-typgodkännanden som andra EES-stater, Turkiet eller landskapet Åland i enlighet med de rättsakter som avses i 30 § 1 mom. har beviljat färdiga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter eller utrustning, samt ett EG-, EU- eller E-typgodkännande som dessa beviljat ett fullbordat tillverkningskedje för fordon som typgodkänns etappvis.

Finland erkänner ett nationellt typgodkännande av små serier som andra EES-stater, Turkiet och landskapet Åland i enlighet med de rättsakter som avses i 30 § 1 mom. har beviljat fordon, om det inte finns grundad anledning att misstänka att de tekniska bestämmelser enligt vilka godkännandet har beviljats inte motsvarar åtminstone de tekniska krav som i Finland gäller för nationellt typgodkännande av små serier.

Genom förordning av statsrådet utfärdas det vid behov bestämmelser om förfaranden, tidsfrister och rätt att få tekniska uppgifter ur godkännandehandlingarna i fråga om

- 1) beviljande av erkännande av ett nationellt typgodkännande av små serier som beviljats av en annan EES-stat, Turkiet eller landskapet Åland,
- 2) sökande av erkännande hos en annan EES-stat, Turkiet eller landskapet Åland för ett i Finland beviljat nationellt typgodkännande av små serier,
- 3) försäljning, registrering eller ibruktagande i en annan EES-stat, i Turkiet eller i landskapet Åland av fordon som typgodkänts nationellt i Finland.

42 §

Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven

Om typgodkännandemyndigheten konstaterar eller får kännedom om att fordon, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som den har godkänt, och som inte är typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier i enlighet med någon av de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom., inte stämmer överens med kraven på den typ som typgodkännandemyndigheten har godkänt, ska typgodkännandemyndigheten vidta befogade åtgärder för att säkerställa att de tillverkade fordonen, komponenterna, separata tekniska enheterna eller utrustningen på nytt fås att stämma överens med kraven på den godkända typen. I detta syfte har typgodkännandemyndigheten rätt att

RP 24/2015 rd

1) temporärt eller permanent förbjuda att sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter eller sådan utrustning som inte uppfyller kraven tillverkas, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt samt används,

2) kräva att sådana ändringar görs i fordonen, komponenterna, de separata tekniska enheterna eller utrustningen att kraven uppfylls, och kräva att resultatet påvisas,

3) förplikta den som tillverkar, importerar eller säljer fordonen, komponenterna, de separata tekniska enheterna eller utrustningen att offentligt meddela att dessa inte stämmer överens med kraven samt själv lämna ett sådant meddelande på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad,

4) förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning, om typgodkännandemyndigheten utövar någon av de rättigheter som avses i 1–3 punkten.

44 §

I annan stat godkända typer som inte stämmer överens med kraven

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att ett fordon eller en komponent eller separat teknisk enhet som åtföljs av ett intyg över överensstämmelse eller godkännandemärke och som har typgodkänts i en annan EES-stat eller i Turkiet enligt någon annan förordning än de förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom., eller, om det är fråga om godkännande med stöd av Genèveöverenskommelsen, i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga, inte stämmer överens med kraven på den godkända typen, ska typgodkännandemyndigheten begära att den stat som meddelat typgodkännandet ska kontrollera att tillverkade fordon, komponenter eller separata tekniska enheter stämmer överens med kraven på den godkända typen.

44 b §

Bristande överensstämmelse hos komponenter, separata tekniska enheter och cyklar

Om tillsynsmyndigheten konstaterar eller får kännedom om att sådana komponenter eller separata tekniska enheter som avses i 6 § 3 mom. och som är avsedda för andra fordon än sådana som är EU-typgodkända i enlighet med någon av de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. och som inte behöver ha godkänts särskilt för transportändamål, eller cyklar som inte stämmer med kraven, importeras, tillverkas för försäljning i Finland, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt, ska tillsynsmyndigheten förfara i enlighet med 42 § 1 och 2 mom.

46 §

Avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse

För att säkerställa tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven kan godkännandemyndigheten innan typgodkännande beviljas kräva att den som ansöker om godkännande ingår ett avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse. Den som ansöker om EG-, EU- eller E-typgodkännande ska ingå ett avtal med en utsedd teknisk tjänst. Den som ansöker om nationellt typgodkännande ska ingå ett avtal med antingen en utsedd teknisk tjänst eller en sådan godkänd sakkunnig som avses i 48 §. Avtalet ska fogas till dokumenten i ansökan om typgodkännande.

46 b §

När typgodkännanden upphör att gälla

RP 24/2015 rd

Giltighetstiden för typgodkännandet av ett annat fordon än ett sådant som är EU-typgodkänt i enlighet med någon av de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. löper ut, om

- 1) nya bestämmelser eller föreskrifter om registrering, försäljning eller ibruktagande av fordonet träder i kraft och typgodkännandet inte har uppdaterats så att det motsvarar dessa,
- 2) tillverkningen av det typgodkända fordonet upphör slutgiltigt,
- 3) giltighetstiden för det tillstånd som avses i 78 § löper ut, eller
- 4) typgodkännandemyndigheten återkallar typgodkännandet.

Innehavaren av ett typgodkännande av fordon ska utan dröjsmål underrätta typgodkännandemyndigheten om att typgodkännandets giltighetstid löper ut enligt 1 mom. 1 och 2 punkten.

Närmare bestämmelser om hur giltighetstiden för ett typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter löper ut får utfärdas genom förordning av statsrådet.

47 §

Utsedda tekniska tjänster

Utsedda tekniska tjänster ska för påvisande av överensstämmelse utföra kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar som avses i 36 och 50 e §, kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar enligt 45 § 4 mom. som avser förfaranden och gäller kvalitetskontrollen av produktionen eller de tester och bedömningar som behövs för att påvisa överensstämmelse hos komponenter och utrustning som avses i 78 § 2 mom. Ett godkännande som utsedd teknisk tjänst kan av särskilda skäl beviljas för viss tid. Tillverkaren kan godkännas som utsedd teknisk tjänst endast om så föreskrivs i den rättsakt av Europeiska unionen som gäller de tekniska kraven i fråga. Typgodkännandemyndigheten kan godkännas som utsedd teknisk tjänst, om den uppfyller de krav som föreskrivs i denna paragraf och verksamheten inte i övrigt har avgränsats i en EU-förordning som avses i 2 a §.

47 a §

Bedömning av utsedda tekniska tjänsters kompetens

För bedömning av kompetensen hos en annan teknisk tjänst än en sådan som utför tester för EG- eller EU-typgodkännande i enlighet med någon av de EU-förordningar som avses i 2 a § ska typgodkännandemyndigheten tillsätta en bedömningsgrupp med medlemmar som är oavhängiga av den verksamhet som bedömningen gäller och som har de särskilda kunskaper om det tekniska område på vilket den tekniska tjänsten kommer att bedriva verksamhet. Bedömningsgruppens beslut att utse den tekniska tjänsten ska basera sig på en bedömningsrapport utifrån uppgifterna i de dokument som den ansökande tekniska tjänsten har lämnat in och utifrån bedömning av den tekniska tjänsten på plats. Som ett led i bedömningen godkänns ett giltigt ackrediteringsintyg som visar att kraven enligt de standarder som nämns i 47 § 2 mom. uppfylls som ett kompensande bevis i stället för bedömning av den tekniska tjänstens kompetens och bedömning av den tekniska tjänstens verksamhet på plats.

Kompetensområdet för en utsedd teknisk tjänst som utför andra tester än sådana tester för EG- eller EU-typgodkännande som görs i enlighet med någon av de EU-förordningar som avses i 2 a § ska omfatta alla de bestämmelser och den verksamhet i fråga om vilka den tekniska tjänsten ansöker om att bli utsedd. Den person som utför testning för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte för samma uppdragsgivares räkning vara ledande bedömare av tillsynen över produktionens överensstämmelse.

En utsedd teknisk tjänst som utför andra tester än sådana tester för EG- eller EU-typgodkännande som görs i enlighet med någon av de EU-förordningar som avses i 2 a § ska ha en ansvarsförsäkring som motsvarar omfattningen av dess verksamhet för att ersätta andra än indirekta skador som den tekniska tjänstens verksamhet orsakar tillverkare och tredje parter.

RP 24/2015 rd

64 a §

Undantag från registreringskyldigheten

Registreringskyldigheten enligt 8 § och anmälningsskyldigheten enligt 64 § gäller inte

- 1) andra terrängfordon än snöskotrar,
- 2) motorredskap, byggda eller utrustade för produktion av skörd, skördebärgning eller väghållning, eller sådana traktorer eller motsvarande motorredskap som är avsedda att styras av gående,
- 3) släpvagnar som är avsedda att kopplas till fordon i kategori L eller till traktorer, motorredskap eller terrängfordon,
- 4) släpanordningar med undantag för släpanordningar för koppling till bil,
- 5) slädar,
- 6) motoriserade cyklar i kategori L1e-A,
- 7) lätta elfordon.

69 §

De sista fordonen i serien

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

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

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

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

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

Undantag som avses i 1 mom. kan beviljas för högst 10 procent av en och samma tillverkarens fordon i kategori M1 och för högst 30 procent av en och samma tillverkarens fordon i varje annan fordonskategori vilka tagits i bruk i Finland under det föregående kalenderåret eller de föregående 12 månaderna. Fordonsantalet avrundas uppåt till närmaste hela tal. Som alternativ kan det undantag som avses i 1 mom. beviljas för högst 100 fordon som en och samma tillverkare tillverkat i en och samma fordonskategori när det gäller fordon i kategori M, N och O samt för högst 20 motorredskap och terrängfordon som en och samma tillverkare tillverkat i en och samma fordonskategori.

Undantag som avses i 1 och 2 mom. tillämpas endast på fordon som

- 1) fanns inom en EES-stats territorium när typgodkännandet upphörde att gälla,
- 2) har ett giltigt intyg över överensstämmelse med kraven eller ett intyg över giltigt nationellt typgodkännande, som utfärdats medan de aktuella fordonens typgodkännande fortfarande var giltigt, och
- 3) ännu inte hade registrerats eller tagits i bruk när nämnda typgodkännande upphörde att gälla.

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

RP 24/2015 rd

71 §

Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter

För utförande av tekniska vägkontroller

1) är varje fordonsförare skyldig att för en polisman, tullman och gränsbevakare samt för den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen på begäran visa upp intyg över att fordonet är registrerat, besiktningsintyg eller någon annan handling som påvisar överensstämmelse med kraven, om föraren är skyldig att ha med sig intyget eller handlingen i fråga,

2) har en polisman, tullman och gränsbevakare samt för den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen rätt att ta sig in i fordonet och kontrollera det samt vid behov framföra det; fordonskontrollen får dock inte utsträckas till sådana utrymmen i fordonet som används för boende, om det inte är nödvändigt för att utreda de omständigheter som kontrollen gäller.

80 §

Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som medför

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att något fordon eller system eller någon komponent eller separat teknisk enhet som avses i den rättsakt som avses i 30 § 1 mom. 1 punkten medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med ett giltigt intyg över överensstämmelse, kan typgodkännandemyndigheten för högst sex månader förbjuda första registrering eller försäljning av ett sådant fordon, ett sådant system, en sådan komponent eller en sådan teknisk enhet. Typgodkännandemyndigheten ska utan dröjsmål och trots bestämmelserna om sekretess anmäla detta till godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna och i landskapet Åland, godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga, Europeiska kommissionen och, om så förutsätts i den rättsakt som avses i 30 § 1 mom. 1 punkten, tillverkaren av fordonet samt uppge grunderna för sitt beslut.

81 §

Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer samt fordon som beviljats enskilt godkännande medför fara

Om ett fordon som har typgodkänts i Finland och som inte är ett sådant fordon som har beviljats EU-typgodkännande i enlighet med någon av de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. eller ett fordon som har beviljats nationellt typgodkännande i små serier eller enskilt godkännande eller andra system, komponenter, separata tekniska enheter eller annan utrustning än sådana som är avsedda för ett sådant här fordon medför fara som avses i 80 § 1 mom., ska typgodkännandemyndigheten försäkra sig om att faran undanröjs. I detta syfte har typgodkännandemyndigheten rätt att

1) temporärt eller permanent förbjuda att de farliga fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna tillverkas, saluförs, registreras första gången, säljs eller överläts på annat sätt eller används,

2) kräva att sådana ändringar görs i fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna att faran undanröjs, och kräva att resultatet påvisas,

3) förplikta den som tillverkar, importerar eller säljer fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter att offentligt meddela att en fara sammanhänger med fordonen, syste-

RP 24/2015 rd

men, komponenterna eller enheterna samt vid behov själv lämna ett sådant meddelande på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad,

4) förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning, om typgodkännandemyndigheten utövar någon av de rättigheter som avses i 1–3 punkten.

Tillverkaren, importören eller säljaren av sådana fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och sådan utrustning som avses i 1 mom. ska utan dröjsmål informera typgodkännandemyndigheten om fara som kan föranleda åtgärder enligt 1 mom. 1–3 punkten.

86 §

Skyldighet att reparera fordon och återkallande

Om sådana fel eller avvikelser som medför allvarlig fara för trafiksäkerheten eller avsevärd olägenhet för miljön eller hälsan konstateras i en fordonstyp i kategori M, N, O eller L som har godkänts för användning i trafik i Finland men som inte är fordonstyp som är EG- eller EU-typgodkänd i enlighet med någon av de EU-förordningar som avses i 2 a §, eller i en del av fordonen av en sådan typ, ska fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören underrätta Trafiksäkerhetsverket om alla pågående kampanjer för återkallande, de objekt som ska repareras och kännetecknen för utförd reparation så snart fordonstillverkaren har inlett en kampanj för återkallande för en sådan fordonstyp i Finland eller någon annanstans inom en EES-stats territorium. Fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören ska se till att felet eller avvikelsen avhjälps i fråga om alla nämnda fordon som används i Finland. Tillverkaren, tillverkarens representant och importören ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om när kampanjen för återkallande har slutförts och alla fordon har reparerats.

95 a §

Kontaktpunkt för fordonsbesiktning och tekniska vägkontroller

Trafiksäkerhetsverket är en sådan kontaktpunkt som avses i artikel 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG samt i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG.

Trafiksäkerhetsverket ska sända Europeiska kommissionen en anmälan om att det utsetts enligt 1 mom. på det sätt som förutsätts i de direktiv som nämns i 1 mom.

96 §

Fordonsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

16) försummar den skyldighet att lämna sådan information som kan leda till att fordon, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning avlägsnas från marknaden som föreskrivs i en EU-förordning som avses i 2 a §,

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

För fordonsförseelse döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) försummar en skyldighet enligt en EU-förordning som avses i 2 a § i fråga om åtkomst till sådana uppgifter som behövs vid reparation och underhåll,

RP 24/2015 rd

2) försummar en skyldighet enligt en EU-förordning som har antagits med stöd av det direktiv som avses i 2 a § 1 mom. i fråga om användning av reagens i systemet för begränsning av utsläpp för fordon då fordonet används i trafik,

3) bryter mot ett sådant förbud enligt någon av de EU-förordningar som avses i 2 a § som avser användning av anordningar som begränsar funktionen av utsläpps begränsande system eller ändring av utsläpps begränsande system i strid med kraven för typgodkännande i, eller

4) bryter mot ett sådant förbud enligt en EU-förordning som nämns i 2 a § 2 eller 3 mom. som avser utsläppande på marknaden av sådana fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som kräver godkännande om ett sådant godkännande inte har beviljats.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 32 § 1 mom. om befrielse från typgodkännandeskyldigheten för enskilda fordon i kategori L1e-A samt bestämmelserna i 64 a § 6 och 7 punkten om befrielse från registreringskyldigheten i fråga om fordon i kategori L1e-A och lätta elfordon tillämpas från och med den dag då lagen publiceras.

Lagens 95 a § träder i kraft den 20 maj 2018.

På fordon i kategorierna L1e, L2e och L6e som typgodkänns som ny fordonstyp tillämpas till och med den 31 december 2016 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

På utvidgningar av gällande typgodkännanden och första ibruktagande av fordon i kategorierna L3e, L4e, L5e och L7e tillämpas till och med den 31 december 2016 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

På utvidgning av gällande typgodkännanden och första ibruktagande av fordon i kategorierna T, C, L1e, L2e och L6e och trafiktraktorer tillämpas till och med den 31 december 2017 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

På EG-typgodkända fordon i kategorierna L och T som uppfyller villkoren i 69 § 3 mom. i denna lag tillämpas de bestämmelser i 69 § som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i vägtrafiklagen (267/1981) 88 § 3 mom., sådant det lyder i lag 1043/2014,
ändras 2 § 11 punkten, 2 a § 2 och 3 punkten, 40 § 1 mom., 45 §, 88 § 1 mom., 89 § 1 mom.
och 94 § 1 mom., av dem 2 § 11 punkten sådan den lyder i lag 414/1997, 2 a § 2 och 3 punk-
ten och 89 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1091/2002, 45 § sådan den lyder delvis ändrad i lag
449/1989, 88 § 1 mom. sådant det lyder i lag 234/2006 och 94 § 1 mom. sådant det lyder i lag
387/2011, samt
fogas till lagen en ny 45 a § och till 88 a §, sådan den lyder i lag 234/2006, ett nytt 4 mom.
som följer:

2 §

Definitioner

I vägtrafiklagstiftningen avses med:

11) *gående* den som rör sig till fots, på skidor, rullskidor, skridskor eller motsvarande red-
skap och den som för, skjuter eller drar en sparkstötting, en barnvagn, ett lefordon, en rull-
stol, ett förflytningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller motsvarande
samt den som leder en cykel eller moped;

2 a §

Definitioner på fordon

I vägtrafiklagstiftningen avses med

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar,
motorcyklar och mopeder samt tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L liksom traktorer, motor-
redskap och terrängfordon,

3) *släpfordon* ett fordon som kopplas till ett annat fordon; släpfordon är släpvagnar och slä-
panordningar samt jämförbar utbytbar dragen utrustning,

40 §

Gåendes plats på vägen

Gående ska använda gångbanan eller vägrenen. Gående får dock inte på en gångbana leda
en cykel eller moped, skjuta en sparkstötting, föra ett förflytningshjälpmedel som stöder eller

RP 24/2015 rd

ersätter förflyttning till fots eller ett lätt elfordon, åka skidor, åka skridskor eller bära skrymmande börda, om detta kan medföra avsevärd olägenhet för andra gående.

45 §

Användning av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots

På den som använder rullstol eller annat motsvarande hjälpmedel utan motor tillämpas de bestämmelser som gäller gående.

Detsamma gäller den som i gångfart själv för ett handdrivet förflyttningshjälpmedel eller ett sådant förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h. I övrigt ska personen i fråga iaktta bestämmelserna om cyklister.

45 a §

Användning av lätta elfordon

På förare av lätta elfordon tillämpas de trafikregler som gäller cyklister.

Ett sådant självbalanserande lätt elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare får dock i gångfart och i enlighet med de bestämmelser som gäller gående föras på en gångbana. Då ska fordonets förare lämna gående fri passage.

88 §

Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats

Föraren och passagerarna ska under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan skyddsanordning

- 1) i personbilar,
 - 2) i bussar,
 - 3) i paketbilar,
 - 4) i lastbilar,
 - 5) i trehjuliga mopeder och motoriserade trehjulingar, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,
 - 6) i lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning.
-

88 a §

Transport av barn i fordon

Barn får transporteras med fordon som är försedda med styrstång och sadelformad sits endast om det på ett tillförlitligt sätt går att säkerställa att barnet hålls på plats. På transport av barn med andra fordon som är försedda med styrstång tillämpas de bestämmelser som gäller personbilar.

89 §

Användning av skyddshjälm

RP 24/2015 rd

Föraren och passagerare ska under körning använda skyddshjälm av godkänd typ, om hinder inte finns till följd av sjukdom eller skada eller av andra särskilda skäl,

- 1) på motorcyklar,
 - 2) på trehjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri eller störbåge,
 - 3) på mopeder,
 - 4) på snöskotrar,
 - 5) på sådana terrängfordon och traktorer som har styrstång och sadelformad sits och som inte är försedda med karosseri eller störbåge.
-

94 §

Skyldighet att visa upp körhandling

En förare av ett motordrivet fordon är skyldig att på begäran visa upp intyg över att fordonet är registrerat eller någon annan handling för en polisman, om föraren är skyldig att ha med sig intyget eller handlingen i fråga.

Om föraren inte har med sig en handling som avses i 1 mom., får polismannen tillåta att körningen fortsätter, om förarens identitet kan fastställas. Föraren kan då åläggas att inom en viss tid visa upp handlingen för polisen.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

3.

Lag

om ändring av 23 kap. 9 och 12 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 23 kap. 9 § och 12 § 3 punkten, sådana de lyder, 23 kap. 9 § i lag 545/1999 och 12 § 3 punkten i lag 1094/2002, som följer:

23 kap.

Om trafikbrott

9 §

Trafikfylleri med motorlöst fordon

En vägtrafikanter som för ett motorlöst fordon, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar någon annans säkerhet, ska för *trafikfylleri med motorlöst fordon* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

För *trafikfylleri med motorlöst fordon* döms också en vägtrafikanter som under påverkan av alkohol eller annat rusmedel för ett handdrivet förflyttningshjälpmedel eller ett sådant förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h, och därigenom äventyrar någon annans säkerhet.

12 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

3) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar, motoriserade trehjulingar, lätta och tunga fyrhjulingar, traktorer, motorredskap och terrängfordon,

RP 24/2015 rd

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 17 september 2015

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fordonslagen (1090/2002) 13 §,
ändras 2 § 2 mom., 3 § 2, 7 och 18 punkten, 10 § 1 mom., 11, 12 och 14 §, 16 § 1 mom.,
19 § 1 mom., 30 § 1 och 2 mom., 31, 32, 32 a, 34 och 35 §, 39 § 2 mom., 39 a §, 42 § 1 mom.,
44 §, 44 b § 1 mom., 46 § 1 mom., 46 b §, 47 § 1 mom., 47 a, 64 a och 69 §, 71 § 2 mom.,
80 § 1 mom., 81 § 1 och 2 mom., 86 § 1 mom. samt 96 § 1 mom. 16 punkten och 96 §
3 mom.,
av dem 3 § 2, 7 och 18 punkten, 30 § 1 och 2 mom., 32 a och 35 §, 39 § 2 mom., 39 a §,
42 § 1 mom., 44 §, 44 b § 1 mom., 46 § 1 mom., 46 b, 47 a och 64 a § samt 81 § 1 och 2 mom.
sådana de lyder i lag 226/2009, 14 §, 19 § 1 mom., 31, 32 och 34 §, 47 § 1 mom., 69 § och
80 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1042/2014, 86 § 1 mom. sådant det lyder i lag 276/2010
samt 96 § 1 mom. 16 punkten och 96 § 3 mom. sådana de lyder i lag 768/2010, samt
fogas till lagen nya 2 a, 14 a, 19 a och 95 a § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Fordon utanför tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas inte heller på sådana rullstolar för handikappade som är handdrivna eller har en motor vars effekt är högst 1 kW eller på motsvarande hjälpmedel, om den största konstruktiva hastigheten är högst 15 km/h. Lagen tillämpas inte heller på sådana sparkstöttingar, lekfordon eller motsvarande anordningar som inte har motor.

Föreslagen lydelse

2 §

Fordon utanför tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas inte heller på *förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och* som har en *elmotor med* en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h. Lagen tillämpas inte heller på sådana *förflyttningshjälpmedel*, sparkstöttingar, lekfordon eller motsvarande anordningar som inte har motor.

2 a §

EU-förordningar som ska tillämpas på fordon

Bestämmelser om grunderna för klassificeringen av nya bilar och släpvagnar till dem som ska EG-typgodkännas, förfaranden för typgodkännande, kvantitativa begränsningar

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

för fordon som tillverkas i små serier och vissa tekniska krav finns i de EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Bestämmelser om administrativa och tekniska krav samt marktillsyn i anslutning till godkännandet av sådana nya fordon, system, komponenter, delar och separata tekniska enheter som ska EU-typgodkännas och som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar finns i nämnda EU-förordning.

Bestämmelser om administrativa och tekniska krav samt marktillsyn i anslutning till godkännandet av sådana fordon, system, komponenter, delar och separata tekniska enheter som ska EU-typgodkännas och som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marktillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon finns i nämnda EU-förordning.

3§

Definitioner

I denna lag avses med

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder och motorcyklar samt fordon i kategori L som inte hör till dessa klasser samt traktorer, motorredskap och terrängfordon,

7) *typgodkännande* ett förfarande genom vilket en typgodkännandemyndighet certifierar att en fordonstyp, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller en utrustning uppfyller de tekniska kraven; typgodkännanden är EG-typgodkännande, E-typgodkännande och nationellt typgodkännande,

18) *komponent* en anordning som är avsedd

3§

Definitioner

I denna lag avses med

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar och *tre- och fyrhjuliga* fordon i kategori L samt traktorer, motorredskap och terrängfordon,

7) *typgodkännande* ett förfarande genom vilket en typgodkännandemyndighet certifierar att en fordonstyp, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller en utrustning uppfyller de tekniska kraven,

18) *komponent* en anordning som är avsedd

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

att utgöra en del av ett fordon och som kan lösgöras eller installeras i fordonet och typgodkännas särskilt, såsom strålkastare och lyktor,

Föreslagen lydelse

att utgöra en del av ett fordon och som kan lösgöras eller installeras i fordonet och typgodkännas särskilt, *samt komponenter som avses i de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.*,

2 kap.

Grundläggande klassificering av fordon

10 §

Bil

Fordon i kategori M och N (*bil*) är ett för person- eller godstransport eller för en bestämd specialuppgift tillverkat motordrivet fordon som har minst fyra hjul eller band och vars största konstruktiva hastighet är högre än 25 km/h. Som fordon i kategori M och N anses dock inte ett fyrhjuligt fordon som med stöd av 13 § anses höra till kategori L eller som med stöd av 14 eller 15 § anses vara traktor eller motorredskap.

2 kap.

Grundläggande klassificering av fordon

10 §

Bil

Fordon i kategori M och N (*bil*) är ett för person- eller godstransport eller för en bestämd specialuppgift tillverkat motordrivet fordon som har minst fyra hjul eller band och vars största konstruktiva hastighet är högre än 25 km/h. Som fordon i kategori M och N betraktas dock inte ett fyrhjuligt fordon som med stöd av 11 § anses höra till kategori L, som med stöd av 14 eller 15 § betraktas som traktor eller motorredskap *eller som med stöd av 16 § betraktas som terrängfordon.*

11 §

Moped

Fordon i kategori L_{1e} och L_{2e} (moped) är ett tvåhjuligt (kategori L_{1e}) eller trehjuligt (kategori L_{2e}) motordrivet fordon, vars största konstruktiva hastighet är högst 45 km/h.

Fordon i kategori L_{1e} har en motor med en slagvolym om högst 50 cm³, om det är fråga om en förbränningsmotor, eller en största nettoeffekt om högst 4 kW, om det är fråga om en elmotor. Moped med låg effekt är en tvåhjulig moped försedd med pedaler, vars största konstruktiva hastighet är högst 25 km/h och vars motor har en största nettoeffekt om högst 1 kW.

Fordon i kategori L_{2e} har en motor med en slagvolym om högst 50 cm³, när det är fråga om en ottomotor, eller en största nettoeffekt om högst 4 kW, när det är fråga om en annan förbränningsmotor eller en elmotor.

11 §

Fordon i kategori L

Följande fordon avsedda att framföras på väg är fordon i kategori L

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Föreslagen lydelse

Kategori	Kategorins namn	Underkategorori	Underkategorins namn	Noggrannare indelning av underkategorin
L1e	lätt tvåhjuligt motorfordon	L1e-A	motoriserad cykel	
		L1e-B	tvåhjulig moped	
L2e	trehjulig moped	L2e-P	trehjulig moped för passagerarbefordran	
		L2e-U	trehjulig moped för godsbefordran	
L3e	tvåhjulig motorcykel	L3e-A1	motorcykel med låg prestanda	
		L3e-A2	motorcykel med medelhög prestanda	
		L3e-A3	motorcykel med hög prestanda	
L4e	tvåhjulig motorcykel med sidovagn			
L5e	motoriserad trehjulig	L5e-A	trehjulig	
		L5e-B	nyttotrehjulig	
L6e	lätt fyrhjulig	L6e-A	lätt fyrhjulig för väg	
		L6e-B	lätt mopedbil	L6e-BP (lätt mopedbil för passagerarbefordran) L6e-BU (lätt mopedbil för godsbefordran)
L7e	tung fyrhjulig	L7e-A	tung fyrhjulig för väg	fordon i underkategori L7e-A1
				fordon i underkategori L7e-A2
		L7e-B	tung terränggående fyrhjulig	L7e-B1 (terränggående fyrhjulig)
				L7e-B2 (side-by-side-fordon)
		L7e-C	tung mopedbil	L7e-CP (tung mopedbil för passagerarbefordran)
L7e-CU (tung mopedbil för godsbefordran)				

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §

Motorcykel

Fordon i kategori L_{3e} och L_{4e} (motorcykel) är ett sådant tvåhjuligt motordrivet fordon utan sidvagn (kategori L_{3e}) eller med sidvagn (kategori L_{4e}) som har en motor vars slagvolym är större än 50 cm³, när det är fråga om en förbränningsmotor, eller vars största konstruktiva hastighet är högre än 45 km/h.

12 §

Fastställande av kategorin för fordon i kategori L

Som kategorier och underkategorier för fordon i kategori L som tas i bruk första gången i Finland och som inte är EG- eller EU-typgodkända används kategorierna och underkategorierna enligt klassificeringsgrunderna i bilaga I till den EU-förordning som nämns i 2 a § 2 mom.

Som kategori och underkategori för ett fordon i kategori L som redan är i bruk används den kategori och underkategori som fastställdes för fordonet i samband med att det togs i bruk första gången eller, om fordonet är registrerat, den kategori och underkategori som har antecknats i registret.

13 §

Tre- och fyrhjuling samt lätt fyrhjuling

Fordon i kategori L_{5e} (trehjuling) är ett motordrivet fordon med tre symmetriskt placerade hjul vilket har en motor med en slagvolym som är större än 50 cm³, när det är fråga om en förbränningsmotor, eller vars största konstruktiva hastighet är högre än 45 km/h.

Fordon i kategori L_{6e} (lätt fyrhjuling) är ett fyrhjulingigt motordrivet fordon vars olastade massa är högst 350 kg utan massan hos drivbatterier till elfordon och vars största konstruktiva hastighet är högst 45 km/h. Fordon i kategori L_{6e} har en motor vars slagvolym är högst 50 cm³, när det är fråga om en otomotor, eller vars största nettoeffekt är högst 4 kW, när det är fråga om en annan förbränningsmotor eller en elmotor.

Fordon i kategori L_{7e} (fyrhjuling) är ett fyrhjulingigt motordrivet fordon vars olastade massa är högst 400 kg eller i fråga om fordon för godstransport högst 550 kg, i fråga om elfordon i båda fallen utan massan hos drivbatterier, och vars motor har en största nettoeffekt om högst 15 kW.

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

14 §

Traktor

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

- 1) som har minst två axlar,
- 2) vars största konstruktiva hastighet är minst 6 km/h,
- 3) vars främsta funktion är som dragfordon, och

4) som konstruerats särskilt för att dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning avsedd att användas inom jord- eller skogsbruk, eller för att dra släpvagnar avsedda att användas inom jord- och skogsbruk.

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

Traktorer indelas enligt sina egenskaper i följande kategorier:

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

14 §

Traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning

Fordon i kategorierna T och C är motor-drivna fordon med hjul eller band som är avsedda att användas inom jord- och skogsbruk och som klassificeras på följande sätt:

1) hjultraktorer i kategori T1 och bandtraktorer i kategori C1, vars minsta spårvidd inte understiger 1 150 millimeter och vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kilogram,

2) hjultraktorer i kategori T2 och bandtraktorer i kategori C2, vars minsta spårvidd understiger 1 150 millimeter och vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kilogram,

3) hjultraktorer i kategori T3 och bandtraktorer i kategori C3, vars vikt i olastat och körklart skick är högst 600 kilogram,

4) hjultraktorer i kategori T4 och bandtraktorer i kategori C4 avsedda för särskilda ändamål.

Släpvagnar till traktorer klassificeras på följande sätt:

1) släpvagnar i kategori R1, där summan av axelmassorna inte överstiger 1 500 kilogram,

2) släpvagnar i kategori R2, där summan av axelmassorna överstiger 1 500 kilogram men inte 3 500 kilogram,

3) släpvagnar i kategori R3, där summan av axelmassorna överstiger 3 500 kilogram men inte 21 000 kilogram,

4) släpvagnar i kategori R4, där summan av axelmassorna överstiger 21 000 kilogram.

Utbytbar dragen utrustning klassificeras på följande sätt:

1) utbytbar dragen utrustning i kategori S1, där summan av axelmassorna inte överstiger 3 500 kilogram,

2) utbytbar dragen utrustning i kategori S2, där summan av axelmassorna överstiger 3 500 kilogram.

När det gäller traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning markeras kategorin på slutet med bokstaven "a" om fordonets största konstruktiva hastighet är högst 40 km/h eller med bokstaven "b" om fordonets största konstruktiva hastighet överstiger 40 km/h.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om underkategorierna för traktorer som behövs med hänsyn till kraven i

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

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

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

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

Föreslagen lydelse

Europeiska unionens fordonslagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten och skyddet av miljön.

14 a §

Fastställande av kategorin för traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning

Som kategorier och underkategorier för traktorer och släpvagnar till dem samt utbytbar dragen utrustning som tas i bruk första gången i Finland och som inte är EG- eller EU-typgodkända används kategorierna och underkategorierna enligt klassificeringsgrunderna i bilaga 1 till den EU-förordning som nämns i 2 a § 3 mom.

Som kategori och underkategori för en sådan traktor eller släpvagn till en traktor eller sådan utbytbar dragen utrustning som redan är i bruk tillämpas den kategori och underkategori som fastställdes för fordonet i samband med att det togs i bruk första gången eller, om fordonet är registrerat, den kategori och underkategori som har antecknats i registret.

16 §

Terrängfordon

Terrängfordon är ett motordrivet fordon tillverkat för person- eller godstransport eller för dragning av andra fordon på is, i snö eller på sank mark eller för färd med marken som stöd, såsom motorsläde eller luftkuddefartyg. Som terrängfordon anses dock inte ett fordon som är avsett att framföras även på annan

16 §

Terrängfordon

Med terrängfordon avses en motorsläde, ett luftkuddefartyg eller att annat motordrivet fordon tillverkat för person- eller godstransport eller för dragning av andra fordon på is, i snö eller på sank mark eller för färd med marken som stöd, såsom. Med terrängfordon avses dock inte ett fordon som är avsett att

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

väg än snöskoterled.

Föreslagen lydelse

framföras även på andra vägar än snöskoterleder och inte heller ett fordon som är EG- eller EU-typgodkänt för en fordonskategori som avses i 10, 11 eller 14 § och avsett att framföras på väg.

19 §

Övriga fordon utan motor

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

19 §

Övriga fordon utan motor

Med *cykel* avses

1) ett fordon tillverkat för transport av en eller flera personer eller gods som är utrustat med pedaler eller vevanordningar och som också kan ha en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 km/h,

2) en sparkcykel eller annat motsvarande fordon utan motor, om det på grund av storleken eller användningsändamålet är påkallat att kräva att fordonet uppfyller kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor och andra viktiga säkerhetskrav som gäller cyklar.

19 a §

Lätta elfordon

Med *lätt elfordon* avses ett sådant annat fordon med elmotor än en i 19 § 1 mom. avsedd cykel med elassistans eller ett i 11 § avsett fordon i kategori L, vars motor har en märkeffekt på högst 1 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 km/h. På ett lätt elfordon tillämpas kraven för fordon utan motor.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana föreskrifter om klassificeringen av lätta elfordon som behövs med hänsyn till kraven i Europeiska unionens lagstiftning eller med hänsyn till trafiksäkerheten och skyddet av miljön.

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

30 §

Typgodkännande

Med EG-typgodkännande avses typgodkännanden enligt Europeiska gemenskapens rättsakter om typgodkännande av nya fordon och av system, komponenter och separata tekniska enheter i dessa. EG-typgodkännande av hela fordon baserar sig på följande direktiv:

1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

2) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG om typgodkännande av två- eller trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG,

3) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG.

Med EG-typgodkännande av små serier avses EG-typgodkännanden som i enlighet med de rättsakter som nämns i 1 mom. 1 eller 3 punkten beviljas nya fordon av en typ som tillverkas i ett begränsat antal.

31 §

Tillämpningsområdet för typgodkännanden

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

Föreslagen lydelse

30 §

Typgodkännande

Med EU- och EG-typgodkännande avses sådant typgodkännande av nya fordon och av system, komponenter och separata tekniska enheter i dessa som baserar sig på följande EU-rättsakter:

1) det EU-direktiv som nämns i 2 a § 1 mom. när det gäller EG-typgodkännande av fordon i kategorierna M, N och O samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

2) den EU-förordning som nämns i 2 a § 2 mom. när det gäller EU-typgodkännande av fordon i kategori L samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

3) den EU-förordning som nämns i 2 a § 3 mom. när det gäller EU-typgodkännande av fordon i kategorierna T, C, R och S samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon baserar sig på.

Med EG-typgodkännande av små serier avses EG-typgodkännanden som i enlighet med det EU-direktiv som nämns i 2 a § 1 mom. beviljas nya fordon av en typ som tillverkas i ett begränsat antal.

31 §

Tillämpningsområdet för typgodkännanden

Trafiksäkerhetsverket beviljar EG- och EU-typgodkännande för system, komponenter, separata tekniska enheter, fordon i kategorierna M, N, O, L, T, C, R och S samt motorredskap. Fordon i kategorierna M, N, L, T, C, R och S som inte har beviljats EU-typgodkännande kan beviljas nationellt typgodkännande av små serier. Nationellt typgodkännande beviljas andra fordon och annan utrustning avsedda för vägtrafik samt motorredskap. Nationellt typgodkännande beviljas dock inte trafiktraktorer. Vid typgodkännande av små serier tillämpas kvantitativa begränsningar som baserar sig på de

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

32 §

Typgodkännandeskyldighet

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

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. E-typgodkännande beviljas system, komponenter och separata tekniska enheter.

32 §

Typgodkännandeskyldighet

Sådana nya fordon i kategorierna M, N, O och T samt andra nya fordon i kategori L än enskilda fordon i underkategori L1e-A som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången ska vara EG- eller EU-typgodkända eller typgodkända i små serier.

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

Komponenter, system och separata tekniska enheter samt utrustning som behövs för driften av ett fordon och som är väsentliga för trafiksäkerheten och skyddet av miljön ska vara typgodkända. Närmare bestämmelser om typgodkännandeskyldigheten utfärdas genom förordning av statsrådet.

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

1) *andra* fordon i kategori L än fordon i *underkategori L1e-A samt fordon i kategori T eller C* som har tillverkats eller förts in i landet som enskilda exemplar för användning i vägtrafik och som inte är EG- eller EU-typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier,

2) fordon i kategori M, N, O, T eller C samt *andra* fordon i kategori L än fordon i *underkategori L1e-A* som är nationellt typgodkända i små serier i någon annan EES-stat, i *Turkiet* eller i landskapet Åland och vilkas nationella typgodkännande av små serier har erkänts av Finland på det sätt som

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

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

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

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

32 a §

Tillverkarens ansvar inför typgodkännandemyndigheten

Fordonets, systemets, komponentens, den separata tekniska enhetens och utrustningens tillverkare svarar inför den typgodkännandemyndighet som nämns i 34 § för typgodkännandet av den produkt han tillverkar samt för produktionens överensstämmelse oavsett om tillverkaren har deltagit i alla tillverkningskedan i fråga om produkten. Vid etappvist typgodkännande svarar varje tillverkare inför typgodkännandemyndigheten för godkännandet av fordonet och produktionens överensstämmelse i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och den utrustning som har tillfogats eller ändrats under det aktuella tillverkningskedet i fråga om fordonet.

34 §

Typgodkännandemyndighet

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

35 §

Beviljande av typgodkännande

Typgodkännandemyndigheten beviljar typgodkännande av fordon eller system i fråga

Föreslagen lydelse

avses i 39 a § 2 mom. eller i en EU-förordning som nämns i 2 a § 2 eller 3 mom.,

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

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

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

32 a §

Tillverkarens ansvar inför typgodkännandemyndigheten

I fråga om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning som inte har EG- eller EU-typgodkänts svarar tillverkaren inför den typgodkännandemyndighet som nämns i 34 § för typgodkännandet av den produkt som tillverkas samt för produktionens överensstämmelse med kraven oavsett om tillverkaren har deltagit i alla faser i tillverkningen av produkten. Vid etappvist typgodkännande svarar varje tillverkare inför typgodkännandemyndigheten för godkännandet av fordonet och produktionens överensstämmelse med kraven i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och den utrustning som har tillfogats eller ändrats under den aktuella fasen i tillverkningen av fordonet.

34 §

Typgodkännandemyndighet

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

35 §

Beviljande av typgodkännande

Typgodkännandemyndigheten beviljar *annat* typgodkännande än *EU-typgodkännande*

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

om sådana färdiga fordonstyper och system som stämmer överens med de informationsdokument som fordonstillverkaren företer och som uppfyller de krav som uppställts för färdiga fordon eller system. I 45 och 46 § finns bestämmelser om de åtgärder för säkerställande av produktionens överensstämmelse som krävs innan typgodkännande beviljas.

Typgodkännandemyndigheten beviljar etappvist typgodkännande för sådana ofullbordade fordonstyper som stämmer överens med informationsdokumenten och som uppfyller de krav som uppställts för fordonet utifrån tillverkningskedet för fordonstypen.

Typgodkännandemyndigheten beviljar typgodkännande av komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning i fråga om sådana typer av komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som stämmer överens med informationsdokumenten och som uppfyller de krav som uppställts för komponenterna, de separata tekniska enheterna eller utrustningen.

Över typgodkännandet ges ett intyg över typgodkännande. I godkännandet kan vid behov inkluderas begränsningar i fråga om användningen av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning och sådana villkor för installation av system, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som beror på säkerhetskrav eller på komponenternas, de separata tekniska enheternas eller utrustningens egenskaper.

Vid beviljande av godkännande tillämpas i fråga om EG-typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier det förfarande som föreskrivs i de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. och i fråga om E-typgodkännande det förfarande som föreskrivs i Genèveöverenskommelsen.

Föreslagen lydelse

av fordon i kategorierna *L, T, C, R och S* och deras system när det gäller sådana färdiga fordonstyper och system som stämmer överens med de informationsdokument som fordonstillverkaren visar upp och som uppfyller de krav som ställts för färdiga fordon och system. I 45 och 46 § finns det bestämmelser om de åtgärder för säkerställande av produktionens överensstämmelse med kraven som krävs innan typgodkännande beviljas.

Typgodkännandemyndigheten beviljar etappvist typgodkännande av *bilar och släpvagnar* till dem när det gäller sådana ofullbordade fordonstyper som stämmer överens med informationsdokumenten och som uppfyller de krav som ställts för fordonet utifrån tillverkningskedet för fordonstypen.

Typgodkännandemyndigheten beviljar typgodkännande av andra komponenter, *andra* separata tekniska enheter och *annan* utrustning än sådana som är avsedda för fordon i kategorierna *L, T, C, R och S* när det gäller sådana typer av komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som stämmer överens med informationsdokumenten och som uppfyller de krav som ställts för komponenterna, de separata tekniska enheterna och utrustningen.

Över annat typgodkännande än *EU-typgodkännande av fordon i kategorierna L, T, C, R och S* ges ett intyg över typgodkännande. I godkännandet kan vid behov inkluderas begränsningar i fråga om användningen av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning och sådana villkor för installation av system, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som beror på säkerhetskrav eller på komponenternas, enheternas eller utrustningens egenskaper.

Vid beviljande av godkännande tillämpas i fråga om EG-typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier *av bilar och släpvagnar till dem* det förfarande som anges i *det direktiv som nämns i 2 a § 1 mom.* I fråga om E-typgodkännande tillämpas det förfarande som anges i Genèveöverenskommelsen.

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

39 §

Register över typgodkännanden

De uppgifter i registret över typgodkännanden som innehåller affärs- och yrkeshemligheter får utan hinder av bestämmelserna om sekretess ges till

1) besiktningsförrättare för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna besiktningsuppdrag,

2) avtalsregistrerare för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna registreringsuppdrag,

3) den tekniska tjänst som på basis av ett avtal med produkttillverkaren övervakar produktionens överensstämmelse för utförande av tillsynsuppdrag,

4) beviljare av enskilda godkännanden för ett enskilt godkännande av ett fordon,

5) fordonskontrollanter för uppdrag som utförs i samband med teknisk vägkontroll.

39 a §

Erkännande av typgodkännanden

Finland erkänner EG-typgodkännanden och E-typgodkännanden som andra EES-stater eller landskapet Åland i enlighet med de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. har beviljat färdiga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter eller färdig utrustning, samt ett EG- eller E-typgodkännande som beviljats ett fullbordat tillverkningskede för fordon som typgodkänns etappvis.

Finland erkänner ett nationellt typgodkännande av små serier som andra EES-stater och landskapet Åland i enlighet med de rättsakter som nämns i 30 § mom. 1 punkten har beviljat fordon, om det inte finns grundad anledning att misstänka att de tekniska bestämmelser enligt vilka godkännandet har beviljats inte motsvarar åtminstone de tekniska krav som i Finland gäller för nationellt typgodkännande av små serier.

Genom förordning av statsrådet utfärdas

Föreslagen lydelse

39 §

Register över typgodkännanden

De uppgifter i registret över typgodkännanden som innehåller affärs- och yrkeshemligheter får trots bestämmelserna om sekretess lämnas till

1) besiktningsförrättare för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna besiktningsuppdrag,

2) avtalsregistrerare för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna registreringsuppdrag,

3) den tekniska tjänst som på basis av ett avtal med produkttillverkaren övervakar produktionens överensstämmelse för utförande av tillsynsuppdrag,

4) beviljare av enskilda godkännanden för ett enskilt godkännande av ett fordon,

5) fordonskontrollanter för uppdrag som utförs i samband med teknisk vägkontroll,

6) *godkännandemyndigheten i en annan EES-stat för ömsesidigt erkännande av ett godkännande eller till marknadstillsynsmyndigheten i en annan EES-stat för marknads-tillsyn.*

39 a §

Erkännande av typgodkännanden

Finland erkänner EG- och EU-typgodkännanden samt E-typgodkännanden som andra EES-stater, *Turkiet* eller landskapet Åland i enlighet med de rättsakter som avses i 30 § 1 mom. har beviljat färdiga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter eller utrustning, samt ett EG-, EU- eller E-typgodkännande som dessa beviljat ett fullbordat tillverkningskede för fordon som typgodkänns etappvis.

Finland erkänner ett nationellt typgodkännande av små serier som andra EES-stater, *Turkiet* och landskapet Åland i enlighet med de rättsakter som avses i 30 § 1 mom. har beviljat fordon, om det inte finns grundad anledning att misstänka att de tekniska bestämmelser enligt vilka godkännandet har beviljats inte motsvarar åtminstone de tekniska krav som i Finland gäller för nationellt typgodkännande av små serier.

Genom förordning av statsrådet utfärdas

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

bestämmelser om förfaranden, tidsfrister och erhållande av tekniska uppgifter ur godkännandehandlingarna i fråga om

1) beviljande av erkännande av ett nationellt typgodkännande av små serier som beviljats av en annan EES-stat eller landskapet Åland,

2) sökande av erkännande hos en annan EES-stat eller landskapet Åland för ett i Finland beviljat nationellt typgodkännande av små serier,

3) försäljning, registrering eller ibruktagande i en annan EES-stat eller i landskapet Åland av fordon som typgodkänts nationellt i Finland.

42 §

Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven

Om typgodkännandemyndigheten konstaterar eller får kännedom om att fordon, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som den har godkänt inte stämmer överens med kraven på den typ som typgodkännandemyndigheten har godkänt, ska typgodkännandemyndigheten vidta befogade åtgärder för att säkerställa att de tillverkade fordonen, komponenterna, separata tekniska enheterna eller utrustningen på nytt fås att stämma överens med kraven på den godkända typen. I detta syfte har typgodkännandemyndigheten rätt att

1) temporärt eller permanent förbjuda att sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter eller sådan utrustning som inte uppfyller kraven tillverkas, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt samt används,

2) kräva att sådana ändringar görs i fordonen, komponenterna, de separata tekniska enheterna eller utrustningen att kraven uppfylls, och kräva att resultatet påvisas,

3) förplikta den som tillverkar, importerar eller säljer fordonen, komponenterna, de separata tekniska enheterna eller utrustningen att offentligt meddela att dessa inte stämmer överens med kraven samt själv lämna ett sådant meddelande på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad,

Föreslagen lydelse

det *vid behov* bestämmelser om förfaranden, tidsfrister och rätt att få tekniska uppgifter ur godkännandehandlingarna i fråga om

1) beviljande av erkännande av ett nationellt typgodkännande av små serier som beviljats av en annan EES-stat, *Turkiet* eller landskapet Åland,

2) sökande av erkännande hos en annan EES-stat, *Turkiet* eller landskapet Åland för ett i Finland beviljat nationellt typgodkännande av små serier,

3) försäljning, registrering eller ibruktagande i en annan EES-stat, i *Turkiet* eller i landskapet Åland av fordon som typgodkänts nationellt i Finland.

42 §

Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven

Om typgodkännandemyndigheten konstaterar eller får kännedom om att fordon, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som den har godkänt, *och som inte är typgodkända eller nationellt typgodkända i små serier i enlighet med någon av de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.*, inte stämmer överens med kraven på den typ som typgodkännandemyndigheten har godkänt, ska typgodkännandemyndigheten vidta befogade åtgärder för att säkerställa att de tillverkade fordonen, komponenterna, separata tekniska enheterna eller utrustningen på nytt fås att stämma överens med kraven på den godkända typen. I detta syfte har typgodkännandemyndigheten rätt att

1) temporärt eller permanent förbjuda att sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter eller sådan utrustning som inte uppfyller kraven tillverkas, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt samt används,

2) kräva att sådana ändringar görs i fordonen, komponenterna, de separata tekniska enheterna eller utrustningen att kraven uppfylls, och kräva att resultatet påvisas,

3) förplikta den som tillverkar, importerar eller säljer fordonen, komponenterna, de separata tekniska enheterna eller utrustningen att offentligt meddela att dessa inte stämmer överens med kraven samt själv lämna ett sådant meddelande på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad,

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

4) förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning, om typgodkännandemyndigheten utövar någon av de rättigheter som avses i 1–3 punkten.

44 §

I annan stat godkända typer som inte stämmer överens med kraven

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som godkänts i en annan EES-stat eller, om det är fråga om godkännande med stöd av Genèveöverenskommelsen, i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga, och som åtföljs av ett intyg över överensstämmelse eller godkännandemärke inte stämmer överens med kraven på den godkända typen, ska typgodkännandemyndigheten begära att den stat som meddelat typgodkännandet ska kontrollera att tillverkade fordon, komponenter eller separata tekniska enheter stämmer överens med kraven på den godkända typen.

44 b §

Bristande överensstämmelse hos komponenter, separata tekniska enheter och cyklar

Om tillsynsmyndigheten observerar eller får kännedom om att sådana i 6 § 3 mom. avsedda komponenter eller separata tekniska enheter, som inte behöver ha godkänts särskilt för transportändamål, eller cyklar importerats, tillverkas för försäljning i Finland, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt, ska tillsynsmyndigheten förfara enligt 42 § 1 och 2 mom.

Föreslagen lydelse

4) förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning, om typgodkännandemyndigheten utövar någon av de rättigheter som avses i 1–3 punkten.

44 §

I annan stat godkända typer som inte stämmer överens med kraven

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att ett fordon eller en komponent eller separat teknisk enhet som *åtföljs av ett intyg över överensstämmelse eller godkännandemärke och som har typgodkänts i en annan EES-stat eller i Turkiet enligt någon annan förordning än de förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.*, eller, om det är fråga om godkännande med stöd av Genèveöverenskommelsen, i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga, inte stämmer överens med kraven på den godkända typen, ska typgodkännandemyndigheten begära att den stat som meddelat typgodkännandet ska kontrollera att tillverkade fordon, komponenter eller separata tekniska enheter stämmer överens med kraven på den godkända typen.

44 b §

Bristande överensstämmelse hos komponenter, separata tekniska enheter och cyklar

Om tillsynsmyndigheten konstaterar eller får kännedom om att sådana komponenter eller separata tekniska enheter som avses i 6 § 3 mom. *och som är avsedda för andra fordon än sådana som är EU-typgodkända i enlighet med någon av de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom.* och som inte behöver ha godkänts särskilt för transportändamål, *eller cyklar som inte stämmer med kraven*, importerats, tillverkas för försäljning i Finland, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt, ska tillsynsmyndigheten förfara i enlighet med 42 § 1 och 2 mom.

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

46 §

Avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse

Innan typgodkännande beviljas ska den som ansöker om godkännande ingå ett avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse. Den som ansöker om EG- eller E-typgodkännande ska ingå ett avtal med en utsedd teknisk tjänst. Den som ansöker om nationellt typgodkännande ska ingå ett avtal med antingen en utsedd teknisk tjänst eller en sådan godkänd sakkunnig som avses i 48 §. Avtalet ska fogas till dokumenten i ansökan om typgodkännande.

46 b §

När typgodkännanden upphör att gälla

Giltighetstiden för ett typgodkännande av fordon löper ut, om

1) nya bestämmelser om registrering, försäljning eller ibruktagande av fordonet träder i kraft och typgodkännandet inte har uppdaterats så att det motsvarar bestämmelserna,

2) tillverkningen av det typgodkända fordonet upphör slutgiltigt,

3) giltighetstiden för det tillstånd som avses i 78 § löper ut, eller

4) typgodkännandemyndigheten återkallar typgodkännandet.

Innehavaren av typgodkännande av fordon ska utan dröjsmål underrätta typgodkännandemyndigheten om att typgodkännandets giltighetstid löper ut enligt 1 mom. 1 och 2 punkten.

Närmare bestämmelser om hur giltighetstiden för ett typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter löper ut utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

46 §

Avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse

För att säkerställa tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven kan godkännandemyndigheten innan typgodkännande beviljas kräva att den som ansöker om godkännande ingår ett avtal om tillsyn över produktionens överensstämmelse. Den som ansöker om EG-, EU- eller E-typgodkännande ska ingå ett avtal med en utsedd teknisk tjänst. Den som ansöker om nationellt typgodkännande ska ingå ett avtal med antingen en utsedd teknisk tjänst eller en sådan godkänd sakkunnig som avses i 48 §. Avtalet ska fogas till dokumenten i ansökan om typgodkännande.

46 b §

När typgodkännanden upphör att gälla

Giltighetstiden för typgodkännandet av ett annat fordon än ett sådant som är EU-typgodkänt i enlighet med någon av de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. löper ut, om

1) nya bestämmelser eller föreskrifter om registrering, försäljning eller ibruktagande av fordonet träder i kraft och typgodkännandet inte har uppdaterats så att det motsvarar dessa,

2) tillverkningen av det typgodkända fordonet upphör slutgiltigt,

3) giltighetstiden för det tillstånd som avses i 78 § löper ut, eller

4) typgodkännandemyndigheten återkallar typgodkännandet.

Innehavaren av ett typgodkännande av fordon ska utan dröjsmål underrätta typgodkännandemyndigheten om att typgodkännandets giltighetstid löper ut enligt 1 mom. 1 och 2 punkten.

Närmare bestämmelser om hur giltighetstiden för ett typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter löper ut får utfärdas genom förordning av statsrådet.

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

47 §

Utsedda tekniska tjänster

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

47 a §

Bedömning av utsedda tekniska tjänsters kompetens

För bedömning av en teknisk tjänsts kompetens ska typgodkännandemyndigheten tillsätta en bedömningsgrupp med medlemmar som är oavhängiga av den verksamhet som bedömningen gäller och som har de särskilda kunskaper om det tekniska område på vilket den tekniska tjänsten kommer att bedriva verksamhet. Bedömningsgruppens beslut om utseende av den tekniska tjänsten ska basera sig på en bedömningsrapport utifrån uppgifterna i de dokument som den ansökande tekniska tjänsten har lämnat in och utifrån bedömning av den tekniska tjänsten på plats. Som ett led i bedömningen godkänns ett giltigt ackrediteringsintyg som visar att kraven enligt de standarder som nämns i 47 § 2 mom. uppfylls som ett kompenserande bevis i stället för bedömning av den tekniska tjänstens kompetens och bedömning av den tekniska tjänstens verksamhet på plats.

Föreslagen lydelse

47 §

Utsedda tekniska tjänster

Utsedda tekniska tjänster ska för påvisande av överensstämmelse utföra kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar som avses i 36 och 50 e §, kontroller, mätningar, tester, kalkyler och bedömningar enligt 45 § 4 mom. *som avser förfaranden och gäller kvalitetskontrollen av produktionen* eller de tester och bedömningar som behövs för att påvisa överensstämmelse hos komponenter och utrustning som avses i 78 § 2 mom. Ett godkännande som utsedd teknisk tjänst kan av särskilda skäl beviljas för viss tid. Tillverkaren kan godkännas som utsedd teknisk tjänst endast om så föreskrivs i den rättsakt av Europeiska unionen som gäller de tekniska kraven i fråga. Typgodkännandemyndigheten kan godkännas som utsedd teknisk tjänst, om den uppfyller de krav som föreskrivs i denna paragraf *och verksamheten inte i övrigt har avgränsats i en EU-förordning som avses i 2 a §.*

47 a §

Bedömning av utsedda tekniska tjänsters kompetens

För bedömning av *kompetensen hos en annan* teknisk tjänst *än en sådan som utför tester för EG- eller EU-typgodkännande i enlighet med någon av de EU-förordningar som avses i 2 a §* ska typgodkännandemyndigheten tillsätta en bedömningsgrupp med medlemmar som är oavhängiga av den verksamhet som bedömningen gäller och som har de särskilda kunskaper om det tekniska område på vilket den tekniska tjänsten kommer att bedriva verksamhet. Bedömningsgruppens beslut att utse den tekniska tjänsten ska basera sig på en bedömningsrapport utifrån uppgifterna i de dokument som den ansökande tekniska tjänsten har lämnat in och utifrån bedömning av den tekniska tjänsten på plats. Som ett led i bedömningen godkänns ett giltigt ackrediteringsintyg som visar att kraven enligt de standarder som nämns i 47 § 2 mom. uppfylls som ett kompenserande bevis i stället för bedömning av den tekniska tjänstens kompetens och bedömning av den

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

Kompetensområdet för den tekniska tjänst som utses ska omfatta alla de bestämmelser och den verksamhet i fråga om vilka den tekniska tjänsten ansöker om att bli utsedd. Den som utför testning för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte för samma uppdragsgivares räkning vara ledande bedömare av tillsynen över produktionens överensstämmelse.

Den tekniska tjänsten ska ha en ansvarsförsäkring som motsvarar omfattningen av dess verksamhet för att ersätta andra än indirekta skador som den tekniska tjänstens verksamhet orsakar en tillverkare eller tredje parter.

64 a §

Undantag från registreringskyldigheten

Registreringskyldigheten enligt 8 § och anmälningsskyldigheten enligt 64 § gäller inte

- 1) andra terrängfordon än snöskotrar,
- 2) motorredskap, byggda eller utrustade för produktion av skörd, skördebärgning eller väghållning, eller sådana traktorer eller motsvarande motorredskap som är avsedda att styras av gående,
- 3) släpvagnar som är avsedda att kopplas till fordon i kategori L, traktorer, motorredskap eller terrängfordon,
- 4) släpanordningar med undantag för släpanordningar för koppling till bil,
- 5) slädar.

69 §

De sista fordonen i serien

Godkännandemyndigheten kan på ansökan av tillverkaren eller tillverkarens representant bevilja undantag från de krav som grundar

Föreslagen lydelse

tekniska tjänstens verksamhet på plats.

Kompetensområdet för *en utsedd* teknisk tjänst som *utför andra tester än sådana tester för EG- eller EU-typgodkännande som görs i enlighet med någon av de EU-förordningar som avses i 2 a §* ska omfatta alla de bestämmelser och den verksamhet i fråga om vilka den tekniska tjänsten ansöker om att bli utsedd. Den *person* som utför testning för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte för samma uppdragsgivares räkning vara ledande bedömare av tillsynen över produktionens överensstämmelse.

En utsedd teknisk tjänst som utför andra tester än sådana tester för EG- eller EU-typgodkännande som görs i enlighet med någon av de EU-förordningar som avses i 2 a § ska ha en ansvarsförsäkring som motsvarar omfattningen av dess verksamhet för att ersätta andra än indirekta skador som den tekniska tjänstens verksamhet orsakar tillverkare och tredje parter.

64 a §

Undantag från registreringskyldigheten

Registreringskyldigheten enligt 8 § och anmälningsskyldigheten enligt 64 § gäller inte

- 1) andra terrängfordon än snöskotrar,
- 2) motorredskap, byggda eller utrustade för produktion av skörd, skördebärgning eller väghållning, eller sådana traktorer eller motsvarande motorredskap som är avsedda att styras av gående,
- 3) släpvagnar som är avsedda att kopplas till fordon i kategori L eller till traktorer, motorredskap eller terrängfordon,
- 4) släpanordningar med undantag för släpanordningar för koppling till bil,
- 5) slädar,
- 6) motoriserade cyklar i kategori L1e-A,
- 7) lätta elfordon.

69 §

De sista fordonen i serien

Godkännandemyndigheten kan på ansökan av tillverkaren eller tillverkarens representant bevilja undantag från de krav som grundar

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

sig på Europeiska unionens rättsakter om fordons konstruktion och utrustning, om inte något annat föreskrivs i dem,

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

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

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

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

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

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

Undantag som avses i 1 mom. kan beviljas för högst 10 procent av en och samma tillverkares fordon i kategori M1 och för högst 30 procent av en och samma tillverkares fordon i varje annan fordonskategori vilka tagits i bruk i Finland under det föregående kalenderåret eller de föregående 12 månaderna. Fordonsantalet enligt det nämnda procenttalet avrundas uppåt till närmaste hela tal.

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

sig på Europeiska unionens rättsakter om fordons konstruktion och utrustning, om inte något annat föreskrivs i dem,

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

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

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

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

Undantag som avses i 1 mom. kan beviljas för högst 10 procent av en och samma tillverkares fordon i kategori M1 och för högst 30 procent av en och samma tillverkares fordon i varje annan fordonskategori vilka tagits i bruk i Finland under det föregående kalenderåret eller de föregående 12 månaderna. Fordonsantalet avrundas uppåt till närmaste hela tal. *Som alternativ kan det undantag som avses i 1 mom. beviljas för högst 100 fordon som en och samma tillverkare tillverkat i en och samma fordonskategori när det gäller fordon i kategori M, N och O samt för högst 20 motorredskap och terrängfordon som en och samma tillverkare tillverkat i en och samma fordonskategori.*

Undantag som avses i 1 och 2 mom. tillämpas endast på fordon som

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

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

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

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

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

71 §

Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter

För utförande av tekniska vägkontroller

1) skall varje fordonsförare på begäran för en polisman, tullman eller gränsbevakningsman samt för den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen förete intyg över registreringen av fordonet, besiktningssintyg eller annan handling som påvisar överensstämmelse och som föraren är skyldig att föra med sig,

2) har en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen rätt att *utan att föraren hindrar det* ta sig in i fordonet och vid behov framföra det; fordonskontrollen får dock inte utsträckas till utrymmen i fordonet som används för boende, om det inte är nödvändigt för utredning av sådana omständigheter som kontrollen gäller.

80 §

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

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att något fordon eller system eller någon komponent eller separat teknisk enhet som avses i de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med ett giltigt intyg över överensstämmelse, kan typgodkännandemyndigheten för högst sex månader förbjuda första registrering eller försäljning av ett sådant fordon, ett sådant system, en sådan

Föreslagen lydelse

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

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

71 §

Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter

För utförande av tekniska vägkontroller

1) är varje fordonsförare skyldig att för en polisman, tullman och gränsbevakare samt för den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen på begäran visa upp intyg över att fordonet är registrerat, besiktningssintyg eller någon annan handling som påvisar överensstämmelse *med kraven*, om föraren är skyldig att ha med sig *intyget eller handlingen i fråga*,

2) har en polisman, tullman och gränsbevakare samt för den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen rätt att ta sig in i fordonet *och kontrollera det samt* vid behov framföra det; fordonskontrollen får dock inte utsträckas till sådana utrymmen i fordonet som används för boende, om det inte är nödvändigt för att utreda de omständigheter som kontrollen gäller.

80 §

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

Om typgodkännandemyndigheten bedömer att något fordon eller system eller någon komponent eller separat teknisk enhet som avses i den rättsakt som *avses* i 30 § 1 mom. 1 punkten medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, arbetarskyddet, miljön eller hälsan trots att den är försedd med ett giltigt intyg över överensstämmelse, kan typgodkännandemyndigheten för högst sex månader förbjuda första registrering eller försäljning av ett sådant fordon, ett sådant system, en sådan

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

komponent eller en sådan teknisk enhet. Typgodkännandemyndigheten ska utan dröjsmål och trots bestämmelserna om sekretess anmäla detta till godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna och i landskapet Åland, godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga, Europeiska kommissionen och, om så förutsätts i en rättsakt som nämns i 30 § 1 mom., tillverkaren av fordonet samt uppge grunderna för sitt beslut.

Föreslagen lydelse

komponent eller en sådan teknisk enhet. Typgodkännandemyndigheten ska utan dröjsmål och trots bestämmelserna om sekretess anmäla detta till godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna och i landskapet Åland, godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga, Europeiska kommissionen och, om så förutsätts i den rättsakt som avses i 30 § 1 mom. *I punkten*, tillverkaren av fordonet samt uppge grunderna för sitt beslut.

81 §

Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer samt fordon som beviljats enskilt godkännande medför fara

Om fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning som beviljats typgodkännande eller enskilt godkännande i Finland medför fara som avses i 80 § 1 mom., ska typgodkännandemyndigheten försäkra sig om att faran undanröjs. I detta syfte har typgodkännandemyndigheten rätt att

1) temporärt eller permanent förbjuda att de farliga fordonen, system, komponenterna eller de separata tekniska enheterna tillverkas, saluförs, registreras första gången, säljs eller överläts på annat sätt samt används,

2) kräva att sådana ändringar görs i fordonen, system, komponenterna eller de separata tekniska enheterna att faran undanröjs, och kräva att resultatet påvisas,

3) förplikta den som tillverkar, importerar eller säljer fordon, komponenter eller separata tekniska enheter att offentligt meddela att en fara sammanhänger med fordonen, komponenterna eller enheterna samt vid behov själv lämna ett sådant meddelande på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad,

4) förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning, om typgodkännandemyndigheten utövar någon av de rättigheter som

81 §

Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer samt fordon som beviljats enskilt godkännande medför fara

Om ett fordon som har typgodkänts i Finland och som inte är ett sådant fordon som har beviljats EU-typgodkännande i enlighet med någon av de EU-förordningar som nämns i 2 a § 2 och 3 mom. eller ett fordon som har beviljats nationellt typgodkännande i små serier eller enskilt godkännande eller andra system, komponenter, separata tekniska enheter eller annan utrustning än sådana som är avsedda för ett sådant här fordon medför fara som avses i 80 § 1 mom., ska typgodkännandemyndigheten försäkra sig om att faran undanröjs. I detta syfte har typgodkännandemyndigheten rätt att

1) temporärt eller permanent förbjuda att de farliga fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna tillverkas, saluförs, registreras första gången, säljs eller överläts på annat sätt eller används,

2) kräva att sådana ändringar görs i fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna att faran undanröjs, och kräva att resultatet påvisas,

3) förplikta den som tillverkar, importerar eller säljer fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter att offentligt meddela att en fara sammanhänger med fordonen, systemen, komponenterna eller enheterna samt vid behov själv lämna ett sådant meddelande på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad,

4) förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning, om typgodkännandemyndigheten utövar någon av de rättigheter som

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

avses i 1–3 punkten.

Tillverkaren, importören eller säljaren ska utan dröjsmål informera typgodkännandemyndigheten om fara som kan föranleda verksamhet enligt 1 mom. 1–3 punkten.

Typgodkännandemyndigheten kan förena det förbud samt den ändrings- eller anmälningsuppmaning den meddelat tillverkaren, importören eller säljaren med vite eller hot om tvångsutförande så som bestäms i vite-slagen. Typgodkännandemyndigheten ska betala kostnaderna för en åtgärd som vidtas genom tvångsutförande. Kostnaderna får utan dom eller beslut drivas in hos parten i den ordning som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter.

86 §

Skyldighet att reparera fordon och återkallande

Om sådana fel eller avvikelser som medför allvarlig fara för trafiksäkerheten eller avsevärd olägenhet för miljön eller hälsan konstateras i en fordonstyp i kategori M, N, O eller L som godkänts för användning i trafik i Finland eller i en del av fordonen av en sådan typ, ska fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören underrätta Trafiksäkerhetsverket om alla pågående kampanjer för återkallande, de objekt som ska repareras och kännetecknen för utförd reparation så snart fordonstillverkaren har inlett en kampanj för återkallande för en sådan fordonstyp i Finland eller någon annanstans inom en EES-stats territorium. Fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören ska se till att felet eller avvikelsen avhjälpas i fråga om alla nämnda fordon som används i Finland. Tillverkaren, tillverkarens representant och importören ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om när kampanjen för återkallande har slutförts och alla fordon har reparats.

Föreslagen lydelse

avses i 1–3 punkten.

Tillverkaren, importören eller säljaren *av sådana fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och sådan utrustning som avses i 1 mom.* ska utan dröjsmål informera typgodkännandemyndigheten om fara som kan föranleda åtgärder enligt 1 mom. 1–3 punkten.

86 §

Skyldighet att reparera fordon och återkallande

Om sådana fel eller avvikelser som medför allvarlig fara för trafiksäkerheten eller avsevärd olägenhet för miljön eller hälsan konstateras i en fordonstyp i kategori M, N, O eller L som har godkänts för användning i trafik i Finland *men som inte är fordonstyp som är EG-eller EU-typgodkänd i enlighet med någon av de EU-förordningar som avses i 2 a §,* eller i en del av fordonen av en sådan typ, ska fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören underrätta Trafiksäkerhetsverket om alla pågående kampanjer för återkallande, de objekt som ska repareras och kännetecknen för utförd reparation så snart fordonstillverkaren har inlett en kampanj för återkallande för en sådan fordonstyp i Finland eller någon annanstans inom en EES-stats territorium. Fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören ska se till att felet eller avvikelsen avhjälpas i fråga om alla nämnda fordon som används i Finland. Tillverkaren, tillverkarens representant och importören ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om när kampanjen för återkallande har slutförts och alla fordon har reparats.

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

95 a §

Kontaktpunkt för fordonsbesiktning och tekniska vägkontroller

Trafiksäkerhetsverket är en sådan kontaktpunkt som avses i artikel 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG samt i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG.

Trafiksäkerhetsverket ska sända Europeiska kommissionen en anmälan om det utnämmande som avses i 1 mom. på det sätt som förutsätts i de direktiv som nämns i 1 mom.

96 §

Fordonsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

16) försummar att lämna sådan information som föreskrivs i en EU-rättsakt som innehåller tekniska krav och hänför sig till de rättsakter som nämns i 30 § 1 mom. och som kan leda till att fordon, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning avlägsnas från marknaden,

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

För fordonsförseelse döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) försummar den skyldighet med avseende på åtkomst till uppgifter som behövs vid reparation och underhåll enligt Europeiska unionens förordning om tekniska krav som kompletterar de bestämmelser som nämns i 30 § 1 mom.,

2) försummar den skyldighet med avseende på användning av reagens i systemet för begränsning av utsläpp för fordon då fordonet används i trafik enligt Europeiska unionens förordning om tekniska krav som komplette-

96 §

Fordonsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

16) försummar den skyldighet att lämna sådan information som kan leda till att fordon, komponenter, separata tekniska enheter eller utrustning avlägsnas från marknaden som föreskrivs i en EU-förordning som avses i 2 a §,

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

För fordonsförseelse döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) försummar en skyldighet enligt en EU-förordning som avses i 2 a § i fråga om åtkomst till sådana uppgifter som behövs vid reparation och underhåll,

2) försummar en skyldighet enligt en EU-förordning som har antagits med stöd av det direktiv som avses i 2 a § 1 mom. i fråga om användning av reagens i systemet för begränsning av utsläpp för fordon då fordonet

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

rar de bestämmelser som nämns i 30 § 1 mom., eller

3) bryter mot förbudet att använda anordningar som begränsar funktionen av utsläpps begränsande system eller förbudet att ändra utsläpps begränsande system i strid med bestämmelserna om överensstämmelse enligt Europeiska unionens förordning om tekniska krav som kompletterar de bestämmelser som nämns i 30 § 1 mom.

Föreslagen lydelse

används i trafik,

3) bryter mot ett sådant förbud enligt någon av de EU-förordning som avses i 2 a § som avser användning av anordningar som begränsar funktionen av utsläpps begränsande system eller ändring av utsläpps begränsande system i strid med kraven för typgodkännande i, eller

4) bryter mot ett sådant förbud enligt en EU-förordning som nämns i 2 a § 2 eller 3 mom. som avser utsläppande på marknaden av sådana fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som kräver godkännande om ett sådant godkännande inte har beviljats.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 32 § 1 mom. om befrielse från typgodkännandeskyldigheten för enskilda fordon i kategori L1e-A samt bestämmelserna i 64 a § 6 och 7 punkten om befrielse från registreringsskyldigheten i fråga om fordon i kategori L1e-A och lätta elfordon tillämpas från och med den dag då lagen publiceras.

Lagens 95 a § träder i kraft den 20 maj 2018.

På fordon i kategorierna L1e, L2e och L6e som typgodkänns som ny fordonstyp tillämpas till och med den 31 december 2016 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

På utvidgningar av gällande typgodkännanden och första ibruktagande av fordon i kategorierna L3e, L4e, L5e och L7e tillämpas till och med den 31 december 2016 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

På utvidgning av gällande typgodkännanden och första ibruktagande av fordon i kategorierna T, C, L1e, L2e och L6e och trafiktraktorer tillämpas till och med den 31 december 2017 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

På EG-typgodkända fordon i kategorierna L och T som uppfyller villkoren i 69 § 3 mom. i denna lag tillämpas de bestämmelser i 69 § som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i vägtrafiklagen (267/1981) 88 § 3 mom., sådant det lyder i lag 1043/2014,
ändras 2 § 11 punkten, 2 a § 2 och 3 punkten, 40 § 1 mom., 45 §, 88 § 1 mom., 89 § 1 mom.
och 94 § 1 mom., av dem 2 § 11 punkten sådan den lyder i lag 414/1997, 2 a § 2 och 3 punk-
ten och 89 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1091/2002, 45 § sådan den lyder delvis ändrad i lag
449/1989, 88 § 1 mom. sådant det lyder i lag 234/2006 och 94 § 1 mom. sådant det lyder i lag
387/2011, samt
fogas till lagen en ny 45 a § och till 88 a §, sådan den lyder i lag 234/2006, ett nytt 4 mom.
som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I vägtrafiklagstiftningen avses med:

11) *gående* den som rör sig till fots, på ski-
dor, rullskidor, skridskor eller motsvarande
redskap och den som för sparkstötting, barn-
vagn, lekfordon, rullstol eller motsvarande
samt den som leder cykel eller moped;

2 a §

Definitioner på fordon

I vägtrafiklagstiftningen avses med

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs
med maskinkraft; motordrivna fordon är bi-
lar, motorcyklar och mopeder samt andra

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I vägtrafiklagstiftningen avses med:

11) *gående* den som rör sig till fots, på ski-
dor, rullskidor, skridskor eller motsvarande
redskap och den som för, *skjuter eller drar*
en sparkstötting, en barnvagn, ett lekfordon,
en rullstol, *ett förflyttningshjälpmedel som*
stöder eller ersätter förflyttning till fots eller
motsvarande samt den som leder en cykel el-
ler moped;

2 a §

Definitioner på fordon

I vägtrafiklagstiftningen avses med

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs
med maskinkraft; motordrivna fordon är bi-
lar, motorcyklar och mopeder samt *tre- och*

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

fordon i kategori L som inte hör till dessa kategorier liksom traktorer, motorredskap och terrängfordon,

3) *släpfordon* ett fordon som kopplas till ett annat fordon; släpfordon är släpvagnar och släpanordningar,

Föreslagen lydelse

fyrhjuliga fordon i kategori L liksom traktorer, motorredskap och terrängfordon,

3) *släpfordon* ett fordon som kopplas till ett annat fordon; släpfordon är släpvagnar och släpanordningar *samt jämförbar utbytbar dragen utrustning*,

40 §

Gåendes plats på vägen

Gående skall använda gångbana eller vägren. Gående får dock ej på gångbana leda cykel eller moped, föra sparkstötting, åka skidor, åka skridskor eller bära skrymmande börda, om detta kan medföra avsevärd olägenhet för andra gående.

40 §

Gåendes plats på vägen

Gående ska använda gångbanan eller vägrepen. Gående får dock inte på en gångbana leda en cykel eller moped, skjuta en sparkstötting, *föra ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller ett lätt elfordon*, åka skidor, åka skridskor eller bära skrymmande börda, om detta kan medföra avsevärd olägenhet för andra gående.

45 §

Användning av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots

På *handikappad* som använder rullstol tillämpas de stadganden som gäller gående.

Detsamma gäller invalid som i gångfart framför handdrivet invalidfordon eller sådant motordrivet invalidfordon, vars konstruktion medger en hastighet av högst 15 km/h. I övrigt skall stadgandena om cyklister iakttas.

45 §

Användning av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots

På den som använder rullstol *eller annat motsvarande hjälpmedel utan motor* tillämpas de bestämmelser som gäller gående.

Detsamma gäller den som i gångfart själv för ett handdrivet *förflyttningshjälpmedel* eller ett sådant *förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt* och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h. I övrigt ska personen i fråga iakttas bestämmelserna om cyklister.

45 a §

Användning av lätta elfordon

På förare av lätta elfordon tillämpas de trafikregler som gäller cyklister.

Ett sådant självbalanserat lätt elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare får dock i gångfart och i enlighet med de bestämmelser som gäller gående föras på en gångbana. Då ska

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

fordonets förare lämna gående fri passage.

88 §

88 §

Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats

Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats

Föraren och passagerarna skall under körning använda för sittplatsen monterat bilbälte eller vara fastspända i någon annan skyddsanordning

- 1) i personbilar,
- 2) i bussar,
- 3) i paketbilar,
- 4) i lastbilar,
- 5) i tre- och fyrhjulingar försedda med karosseri samt lätta fyrhjulingar försedda med karosseri.

Föraren och passagerarna ska under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan skyddsanordning

- 1) i personbilar,
- 2) i bussar,
- 3) i paketbilar,
- 4) i lastbilar,
- 5) i trehjuliga mopeder och motoriserade trehjulingar, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,
- 6) i lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning.

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

3 mom. upphävs

88 a §

88 a §

Transport av barn i fordon

Transport av barn i fordon

(fogas ett nytt 4 mom.)

Barn får transporteras med fordon som är försedda med styrstång och sadelformad sits endast om det på ett tillförlitligt sätt går att säkerställa att barnet hålls på plats. På transport av barn med andra fordon som är försedda med styrstång tillämpas de bestämmelser som gäller personbilar.

89 §

89 §

Användning av skyddshjälm

Användning av skyddshjälm

Föraren och passagerare skall under körning använda skyddshjälm av godkänd typ, om hinder inte finns till följd av sjukdom eller skada eller av andra särskilda skäl,

- 1) på motorcyklar,
- 2) i tre- och fyrhjulingar och lätta fyrhju-

Föraren och passagerare ska under körning använda skyddshjälm av godkänd typ, om hinder inte finns till följd av sjukdom eller skada eller av andra särskilda skäl,

- 1) på motorcyklar,
- 2) på trehjulingar, tunga fyrhjulingar och

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

lingar som inte är försedda med karosseri,
3) på mopeder,
4) på snöskotrar.

Föreslagen lydelse

lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri eller störtbåge,
3) på mopeder,
4) på snöskotrar,
5) på sådana terrängfordon och traktorer som har styrstång och sadelformad sits och som inte är försedda med karosseri eller störtbåge.

94 §

Skyldighet att visa upp körhandling

Förare av motordrivet fordon ska på uppmaning för polisman visa upp intyg över att fordonet registrerats och annan handling som föraren är skyldig att ha med sig.

Om föraren inte har med sig en handling som avses i 1 mom., men förarens identitet har fastställts får en polisman tillåta att körningen fortsätter, *om det inte finns anledning till något annat*. Föraren kan då åläggas att inom en viss tid visa upp handlingen för polisen.

94 §

Skyldighet att visa upp körhandling

En förare av ett motordrivet fordon är skyldig att på begäran visa upp intyg över att fordonet är registrerat eller någon annan handling för en polisman, om föraren är skyldig att ha med sig intyget eller handlingen i fråga.

Om föraren inte har med sig en handling som avses i 1 mom., får polismannen tillåta att körningen fortsätter, om förarens identitet kan fastställas. Föraren kan då åläggas att inom en viss tid visa upp handlingen för polisen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 23 kap. 9 och 12 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 23 kap. 9 § och 12 § 3 punkten, sådana de lyder, 23 kap. 9 § i lag 545/1999 och 12 § 3 punkten i lag 1094/2002, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

23 kap.

23 kap.

Om trafikbrott

Om trafikbrott

9 §

9 §

Trafikfylleri med motorlöst fordon

Trafikfylleri med motorlöst fordon

En vägtrafikanter som för ett motorlöst fordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar någon annans säkerhet, skall för trafikfylleri med motorlöst fordon dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

En vägtrafikanter som för ett motorlöst fordon, *en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon* under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar någon annans säkerhet, ska för *trafikfylleri med motorlöst fordon* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

För trafikfylleri med motorlöst fordon döms också en vägtrafikanter som under påverkan av alkohol eller annat rusmedel för ett handdrivet förflyttningshjälpmedel eller ett sådant förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h, och därigenom äventyrar någon annans säkerhet.

12 §

12 §

Definitioner

Definitioner

I detta kapitel avses med

I detta kapitel avses med

3) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjulningar, lätta fyrhjulningar, traktorer, motorred-

3) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar, *motoriserade trehjulningar*, lätta och tunga fyrhjulningar, trak-

RP 24/2015 rd

Gällande lydelse

skap och terrängfordon,

Föreslagen lydelse

torer, motorredskap och terrängfordon,

Denna lag träder i kraft den 20 .