

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi kahta ajoneuvoja koskevaa EU-asetusta täydentävät säännökset. Esityksellä täydennettäisiin ensinnäkin niin kutsuttua liikkuvien työkoneiden puiteasetusta. Asetus laajentaa entisestään EU:n ajoneuvosääntelyn harmonisointia. Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetään yhtenäiset säännöt ja menettelyt liikkuvien työkoneiden hyväksynnälle, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnalle, markkinoille saattamiselle sekä markkinavalvonnalle. Tavoitteena on erityisesti varmistaa liikkuvien työkoneiden turvallisuus tieliikennekäytössä ja vähentää talouden toimijoiden hallinnollista taakkaa.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen toimeenpano edellyttää täydentävien säännösten antamista etenkin asetuksen valvonnasta ja seuraamuksista. Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossa asetuksen mukainen toimivaltainen hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomainen.

Toiseksi esityksellä täydennettäisiin EU:n niin kutsuttua Euro 7 -asetusta. Asetuksessa säädetään vaatimuksia uusien ajoneuvojen päästöihin ja akun kestävyysliittymiin tyyppihyväksyntöihin. Ajoneuvolain seuraamussäännöksiä sekä ajoneuvovero- ja autoverolain säännöksiä täsmennettäisiin vastaamaan uutta asetusta.

Esitykseen sisältyy myös yksinomaan kansallisista syistä ehdotettavia muutoksia. Ne toteuttavat osaltaan valtion tuottavuusohjelman tavoitteita tehostaa julkisen hallinnon toimintaa ja parantaa julkisen talouden kestävyttä. Ensinnäkin rekisteröintitodistuksen I osan antamisesta raskaille ajoneuvoille luovutettiin rekisteröintitapahtumien yhteydessä, mikä vähentäisi Liikenne- ja viestintäviraston kustannuksia. Toiseksi esityksessä selkeytettäisiin sääntelyä, joka liittyy ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevan rekisteri-ilmoituksen tekemiseen. Oikeushenkilölle voitaisiin jatkossa määrätä liikennevirhemaksu ilmoituksen laiminlyönnistä, mikä tehostaisi liikenneasioiden rekisterin tietojen kattavuutta ja tehostaisi poliisin toimintaa. Lisäksi katsastuksen valvontamaksua korotettaisiin kustannuksia vastaavalle tasolle.

Ajoneuvoteknologian kehittymisen takia esitykseen sisältyy puolestaan autojen jarrujen sähköiseen voimansiirtoon ja erittäin kehittyneiden kuljettajaa avustavien ajoneuvojärjestelmien kehitykseen ja ennakoituun yleistymiseen liittyviä muutoksia.

Lait on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan 29.11.2026, jolloin ensimmäiset Euro 7 -asetuksen vaatimukset tulevat sovellettaviksi.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	6
1.2.1 EU-säädösten valmistelu.....	6
1.2.1.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetus.....	6
1.2.1.2 Euro 7 -asetus.....	6
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu.....	7
1.2.3 Ahvenanmaan asema.....	8
2 EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	8
2.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetus.....	8
2.1.1 Asetuksen tavoitteet	8
2.1.2 Liikkuvien työkoneiden hyväksyntä ja markkinoille saattaminen sekä tekniset vaatimukset tieliikennekäytön osalta	8
2.1.3 Jäsenvaltioiden velvollisuudet	9
2.1.4 Valtuutussäännökset.....	9
2.1.5 Asetuksen soveltamisaikataulu	10
2.2 Euro 7 -asetus.....	10
2.2.1 Asetuksen tavoitteet	10
2.2.2 Päästörajat, testausmenettelyt ja tekniset vaatimukset.....	11
2.2.3 Jäsenvaltioiden velvollisuudet ja soveltamisaikataulu.....	11
2.2.4 Valtuutussäännökset.....	14
3 Nykytila ja sen arviointi.....	14
3.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetus.....	14
3.2 Euro 7 -asetus.....	18
3.2.1 Euro-asetusten suhde ajoneuvolakiin ja viranomastehtäviin	18
3.2.2 Euro 7 -asetuksen edellyttämät muutokset seuraamussäätelyyn.....	19
3.2.2.1 Johdanto	19
3.2.2.2 Riippumattomat toimijat	20
3.2.2.3 Talouden toimijat ja luvaton muuttaminen	21
3.2.2.4 Luvaton muuttaminen ajoneuvolain seuraamuslajeissa	22
3.2.2.5 Valmistajia koskevat uudet teonkuvat.....	22
3.2.3 Euro 7 -asetuksen edellyttämät muutokset verolainsäädäntöön.....	23
3.3 Rekisteröintitodistuksen I osan antaminen.....	24
3.4 Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset.....	25
3.5 Katsastuksen valvontamaksun korottaminen	26
3.5.1 Johdanto	26
3.5.2 Ajoneuvoturvallisuuteen liittyvien tehtävien ja valvonnan kehitys	27
3.5.3 Katsastustoiminnan tukitoiminnot ja rekisterinpito	27
3.6 Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto	28
3.7 Erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat ajoneuvojärjestelmät	30
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	32
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	32

4.1.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen	32
4.1.2 Euro 7 -asetuksen täydentäminen.....	32
4.1.3 Rekisteröintitodistuksen I osan antaminen.....	32
4.1.4 Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset.....	32
4.1.5 Katsastuksen valvontamaksun korottaminen	33
4.1.6 Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto	33
4.1.7 Erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat ajoneuvojärjestelmät ja tieliikenteen automaatio	33
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	34
4.2.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset	34
4.2.1.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen	34
4.2.1.2 Euro 7 – asetuksen täydentäminen	34
4.2.1.3 Kansalliset muutokset	34
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	36
4.2.2.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen	36
4.2.2.2 Euro 7 – asetuksen täydentäminen	37
4.2.2.3 Kansalliset muutokset	37
4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	38
4.2.3.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen	38
4.2.3.2 Euro 7 – asetuksen täydentäminen	38
4.2.3.3 Kansalliset muutokset	39
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	40
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	40
5.1.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen	40
5.1.2 Euro 7 -asetuksen täydentäminen.....	41
5.1.3 Kansalliset muutokset	42
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	44
6 Lausuntopalaute.....	45
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	45
7.1 Ajoneuvolaki.....	45
7.2 Tieliikennelaki	59
7.3 Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta	61
7.4 Autoverolaki.....	61
7.5 Ajoneuvoverolaki.....	61
8 Lakia alemman asteinen sääntely	62
9 Voimaantulo	63
10 Toimeenpano ja seuranta	63
11 Suhde muihin esityksiin.....	63
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	63
12.1 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus	63
12.2 Hallinnolliset seuraamusmaksut.....	65
12.3 Valtion verosta säätäminen	68
12.4 Säätämisyjärjestys.....	69
LAKIEHDOTUKSET	70
1. Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	70
2. Laki tieliikennelain muuttamisesta	81

3. Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 §:n muuttamisesta.....	83
4. Laki autoverolain 10 §:n muuttamisesta	84
5. Laki ajoneuvoverolain 10 §:n muuttamisesta.....	85
LIITE	87
RINNAKKAISTEKSTIT	87
1. Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	87
2. Laki tieliikennelain muuttamisesta	106
3. Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 §:n muuttamisesta.....	108
4. Laki autoverolain 10 §:n muuttamisesta	109
5. Laki ajoneuvoverolain 10 §:n muuttamisesta.....	110

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esityksen valmisteluun on johtanut kaksi täydentävää sääntelyä edellyttävää EU-asetusta. Niistä ensimmäinen on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2025/14 tieliikenteessä käytettävien liikkuvien työkoneiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta (jäljempänä *liikkuvien työkoneiden puiteasetus*), joka tuli voimaan 28.1.2025. Asetuksen soveltaminen alkaa vaiheittain vuosina 2025–2028. Liikkuvien työkoneiden puiteasetus täydentää EU:n ajoneuvosääntelyn harmonisointia. Aiemmin EU on antanut puiteasetukset autoista ja niiden perävaunuista (moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858), L-luokan ajoneuvoista (kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013) sekä traktoreista (maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 167/2013). Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetään yhtenäiset säännöt ja menettelyt liikkuvien työkoneiden hyväksynnälle, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnalle, markkinoille saattamiselle sekä markkinavalvonnalle, erityisesti niiden turvallisuuden varmistamiseksi tieliikennekäytössä.

Toinen täydentävää sääntelyä edellyttävä EU-asetus on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257 moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyiden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (jäljempänä *Euro 7 -asetus*). Se tuli voimaan toukokuussa 2024. Lähtökohtaisesti asetusta sovelletaan uusiin ajoneuvotyyppeihin ja uusiin ajoneuvoihin sekä niihin tarkoitettuihin komponentteihin, järjestelmiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin vaiheittain marraskuusta 2026 alkaen 2030-luvulle asti. Euro 7 -asetus korvaa ja lopulta kumoaa aikaisemman henkilö- ja pakettiautojen Euro 6 -asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007 moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta) ja raskaiden ajoneuvojen Euro VI -asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009 moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta). Niin kutsutut euroasetukset ovat osa autojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntämenettelyä, josta on säädetty autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa.

Lisäksi esityksen taustalla ovat eräät valtion tuottavuusohjelmaan sekä ajoneuvoteknologian kehitykseen liittyvät ajoneuvolainsäädännön muutostarpeet. Esitykseen on sisällytetty tiettyjä kansallisia säädösmuutoksia, jotka osaltaan toteuttavat tuottavuusohjelman tavoitteita tehostaa

julkisen hallinnon toimintaa ja parantaa julkisen talouden kestävyyttä. Ajoneuvoteknologian kehittymisen takia esitykseen on puolestaan sisällytetty autojen jarrujen sähköiseen voimansiirtoon ja erittäin kehittyneiden kuljettajaa avustavien ajoneuvojärjestelmien kehitykseen ja ennakoituun yleistymiseen liittyviä muutoksia.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädösten valmistelu

1.2.1.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetus

Komissio antoi ehdotuksen liikkuvien työkoneiden puiteasetukseksi ([COM\(2023\) 178 final](#)) 30.3.2023. Valtioneuvosto antoi ehdotuksesta eduskunnalle U-kirjelmän ([U 5/2023 vp](#)) 17.5.2023. Tätä ennen U-kirjelmäluonnos oli EU-asioiden komitean alaisen EU-liikennejaoston (EU 22) kirjallisessa menettelyssä 24.–26.4.2023.

Valtioneuvosto kannatti pääosin komission esitystä. Ehdotuksen soveltamisalaa ja ehdotettua siirtymäaikaa pidettiin asianmukaisena. Valtioneuvosto piti tärkeänä, että jatkotyössä kiinnitetään huomiota teknisten vaatimusten toteuttamiskelpoisuuteen. Lisäksi tuli huomioida, että tarkoituksenmukaiset kansalliset menettelyt, kuten esimerkiksi mahdollisuus kansallisiin luokitteluihin ja laitetyppeihin, voidaan säilyttää kansallisessa päätöksessä. Valtioneuvosto piti myös tärkeänä huolehtia, että ehdotuksen suhde EU:n muiden säädösten kanssa on selkeä. Valtioneuvosto piti tärkeänä, että viranomaisille esitetyissä lisätehtävissä hyödynnetään olemassa olevia rakenteita ja että niistä ei aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa.

U-kirjelmä käsiteltiin eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Asiantuntijalausunnoissa yhdyttiin valtioneuvoston kantaan ja painotettiin teknisen kehityksen mahdollistamista komission esittämällä tavalla sekä komission asetuksilla tarkennettavien teknisten vaatimusten toteuttamiskelpoisuutta. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyi 12.9.2023 antamassaan lausunnossa ([LiVL 1/2023 vp](#)) edellä esitetyin vähäisin täsmennyksin valtioneuvoston kantaan. Suuri valiokunta hyväksyi 15.9.2023 eduskunnan kannan (SuVEK 35/2023 vp), jonka mukaan valiokunta yhtyi erikoisvaliokunnan lausunnon mukaisesti valtioneuvoston kantaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto järjestivät komission ehdotuksesta keskustelutilaisuuden sidosryhmille 3.10.2023. Asetusehdotusta käsiteltiin neuvostossa teknisen yhdenmukaistamisen moottoriajoneuvot -työryhmässä. Euroopan parlamentti äänesti kannastaan joulukuussa 2023. Viralliset kolmikantaneuvottelut käytiin helmikuussa 2024. Lopputulos oli Suomen kannan mukainen. Euroopan parlamentti hyväksyi asetuksen huhtikuussa 2024. EU-vaalien takia liikkuvien työkoneiden puiteasetus käsiteltiin loppuun vasta loppuvuonna 2024. Neuvosto teki päätöksen asetuksen hyväksymisestä joulukuussa 2024, ja lopullinen asetus julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 8.1.2025. Komissio on jo vuoden 2024 aikana aloittanut selvitykset, joilla valmistellaan komission asetuksia, joilla tarkennetaan muun muassa teknisiä vaatimuksia. Komission asetusten valmistelu on alkanut vuonna 2026 komission työryhmätasolla, jossa Suomea edustaa Liikenne- ja viestintävirasto.

1.2.1.2 Euro 7 -asetus

Komissio antoi ehdotuksen Euro 7 -asetukseksi 10.11.2022 ([COM\(2022\) 586 final](#)). Valtioneuvosto antoi ehdotuksesta eduskunnalle U-kirjelmän ([U 94/2022 vp](#)) 20.12.2022. U-kirjeluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen EU-liikennejaoston (EU 22) ja EU-ympäristöjaoston (EU23) kirjallisessa menettelyssä 9.-13.12.2022.

Valtioneuvosto piti EU:n tasolla tehtäviä toimia ilmansaasteiden vähentämiseksi liikennesektorilla tärkeinä. Ehdotuksen taustalla oli tavoite vähentää EU:ssa myytävien uusien ajoneuvojen aiheuttamaa ilman saastumista. Valtioneuvosto piti komission ehdottamaa jarruista ja renkaista lähtevien päästöjen rajoittamista lähtökohtaisesti kannatettavana. Suomessa ajoneuvojen pakokaasupäästöt ovat viime vuosikymmeninä vähentyneet merkittävästi, mutta katupöly ja sen mukana leviävät hiukkaset heikentävät edelleen ilmanlaatua. Valtioneuvosto piti myös tarkoituksenmukaisena tukea sähköajoneuvojen käyttöönottoa sääntelemällä henkilö- ja pakettiautoihin asennettujen akkujen kestoa. Akkujen keston tuominen sääntelyn piiriin synnyttäisi valmistajille velvollisuuden osoittaa akun kesto, mikä kasvattaisi kuluttajien luottamusta sähköajoneuvoihin. Valtioneuvosto suhtautui lisäksi lähtökohtaisesti myönteisesti tavoitteeseen vähentää kaikkien uusien ajoneuvojen epäpuhtauspäästöjä. Ehdotusta päästöjen mittaamisesta ajoneuvossa olevilla antureilla pidettiin lähtökohtaisesti hyvänä, koska se helpottaisi ja tehostaisi ajoneuvojen päästöjen valvontaa ja seurantaa. Kerätyn datan hyödyntämiseen, läpinäkyvyyteen ja yhteentoimivuuteen tuli kiinnittää huomiota.

U-kirjelmä käsiteltiin eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Valiokunta yhtyi 16.2.2023 antamassaan lausunnossa ([LiVL 44/2022 vp](#)) valtioneuvoston kantaan, mutta korosti muun muassa Suomen erityispiirteiden ja -olosuhteiden huomioimista. Suuri valiokunta hyväksyi 22.2.2023 eduskunnan kannan (SuVEK 193/2023 vp), jonka mukaan valiokunta yhtyi erikoisvaliokunnan lausunnon mukaisesti valtioneuvoston kantaan.

Asetusehdotusta käsiteltiin neuvostossa teknisen yhdenmukaistamisen moottoriajoneuvot - työryhmässä. Kilpailukykyneuvostossa 25.9.2023 saavutettiin neuvoston yleisnäkemyks. Asia oli esillä eduskunnan suuren valiokunnan kokouksessa 22.9.2023, ja valiokunta hyväksyi eduskunnan kannan (SuVEK 43/2023 vp), jonka mukaan valiokunnalla ei ollut huomauttamista valtioneuvoston toimintalinjaan. Neuvosto ja Euroopan parlamentti saavuttivat poliittisen sovun joulukuussa 2023. Euroopan parlamentti hyväksyi lopputuloksen maaliskuussa 2024 ja neuvosto huhtikuussa 2024. Lopputulos oli hyväksyttävissä Suomen kannan puitteissa. Lopullinen asetus julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 8.5.2024. Komissio on jo vuoden 2024 aikana aloittanut työryhmä- ja komiteatyön, jossa valmistellaan komission asetuksia muun muassa teknisten vaatimusten tarkentamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto edustaa Suomea valmistelussa.

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut valmisteluun. Valmistelussa on tehty yhteistyötä myös valtiovarainministeriön kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto sekä Poliisihallitus ovat valmistelleet esitykseen sisältyvät valtion tuottavuusohjelmaan liittyvät muutosehdotukset, joilla voitaisiin vähentää kustannuksia, tehostaa toimintaa tai parantaa kustannusvastaavuutta.

Osana esityksen valmistelua sidosryhmille järjestettiin keskustelutilaisuus liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täytäntöönpanosta 21.4.2026.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut avoimella lausuntokierroksella lausuntopalvelu.fi -sivustolla x.x.–x.x.2026. Lausuntoja on pyydetty usealta ministeriöltä ja viranomaiselta, Ahvenanmaan maakunnalta, työkone-, auto-, kuljetus- ja katsastusalan etujärjestöiltä sekä työkonealan toimijoilta, joiden yhteystiedot ovat olleet tiedossa. Lausuntoja annettiin yhteensä xx, ja niistä on laadittu lausuntotiivistelmä. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM049:00/2025>.

1.2.3 Ahvenanmaan asema

Esitys koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

2 EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Liikkuvien työkoneneiden puiteasetus

2.1.1 Asetuksen tavoitteet

Liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen tavoitteena on luoda yhtenäiset säännöt ja menettelyt liikkuvien työkoneneiden hyväksynnälle, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnalle, markkinoille saattamiselle sekä markkinavalvonnalle. Jäsenvaltioiden toisistaan poikkeavista vaatimuksista on aiheutunut merkittäviä kustannuksia talouden toimijoille, jotka valmistavat liikkuvia työkoneneita tai asettavat niitä saataville markkinoilla. Asetuksella pyritään näin parantamaan sisämarkkinoiden toimintaa ja vähentämään taloudellisten toimijoiden hallinnollista taakkaa. Erityisesti tavoitteena on varmistaa liikkuvien työkoneneiden turvallisuus tieliikennekäytössä vahvistamalla yhdenmukaistetut säännöt liikkuvien työkoneneiden liikenneturvallisuudelle.

2.1.2 Liikkuvien työkoneneiden hyväksyntä ja markkinoille saattaminen sekä tekniset vaatimukset tieliikennekäytön osalta

Asetuksessa säädetään EU-tason harmonisoiduista EU-tyyppihyväksynnän ja EU-yksittäishyväksynnän vaatimuksista ja menettelyistä, joilla varmistetaan, että liikkuvat työkoneneet täyttävät kyseiset tekniset ja hallinnolliset vaatimukset. Asetuksen soveltamisalan mukaan hyväksynnän kohteena ovat liikkuvat työkoneneet, joiden rakenteellinen nopeus on yli 6 km/h mutta enintään 40 km/h ja jotka on tarkoitettu liikkumaan myös tieliikennealueella varsinaisen työn tekemisen lisäksi. Asetuksen mukaisesti hyväksytyt työkoneneet olisivat jatkossa U-luokan ajoneuvoja, jotka voisi saattaa yhdellä EU-tason hyväksynnällä koko EU:n markkinoille. Tieliikenteeseen soveltumattomat tai henkilöiden ja tavaroiden kuljetukseen suunnitellut koneet on rajattu liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Talouden toimijoille (valmistajat, valmistajan edustajat, maahantuojat, jakelijat) asetetaan suoraan sovellettavia velvoitteita liikkuvien työkoneneidensa vaatimustenmukaisuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi sekä markkinavalvontaviranomaisten kanssa tehtävään yhteistyöhön. Asetuksen 16 artikla sisältää listauksen niistä teknisistä vaatimuksista, jotka liikkuvien työkoneneiden on täytettävä. Nämä vaatimukset koskevat muun muassa liikkuvien työkoneneiden rakennetta, jarrujärjestelmiä, näkyvyyttä ja turvallisuusominaisuuksia. Tekniset vaatimukset tarkentuvat vasta komission delegoitujen asetusten myötä ja ne ovat sellaisenaan voimassa koko EU-alueella.

Liikkuvien työkoneneiden puiteasetus jättää EU-tyyppihyväksynnän ja EU-yksittäishyväksynnän osalta vain vähäisesti kansallista liikkumavaraa. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa liikkuvien työkoneneiden rekisteröintiä ja käyttöönottoa tieliikenteeseen ylisuurten mittojen tai massan vuoksi, mutta tämän on perustuttava komission asettamiin asetusten mukaisiin kynnysarvoihin. Asetus ei kuitenkaan rajoita liikennesäännöillä paikallisesti tapahtuvaa liikenteenrajoittamista esimerkiksi tien kantavuuden tai mitoituksen vuoksi. Lisäksi asetuksessa annetaan mahdollisuus säilyttää kansallisia järjestelmiä tietyille erikoisille liikkuville työkoneneille, kuten prototyypeille ja erityistarkoituksiin suunnitelluille liikkuville työkoneneille. Kansalliset järjestelmät ovat

mahdollisia myös liikkuville työkoneille, joiden tyyppikohtainen valmistusmäärä on enintään 70 yksikköä vuodessa kussakin jäsenvaltiossa. Kansallisten hyväksyntöjen piiriin kuuluvat myös asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät liikkuvat työkoneet, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 km/h tai yli 40 km/h. Asetus sallii nykyiset kansalliset hyväksyntämenettelyt pitkällä 11 vuoden siirtymäajalla eli 29.1.2036 saakka.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa on huomioitu selkeästi automaattisilla ajojärjestelmillä varustetut sekä etäohjattavat liikkuvat työkoneet. Myös näiden osalta on asetuksen 5 artiklan 6 kohdan c alakohdassa annettu kansallista liikkumavaraa toteamalla, että jäsenvaltiot voivat rajoituksia tai kieltoja liittyen asetuksen mukaisesti hyväksytyjen liikkuvien työkoneiden tieliikennekäyttöön tai rekisteröintiin. Samalla alakohdassa tunnistetaan se, että ajoneuvojen liikennekäytön sääntely kuuluu yksinomaan kansallisen toimivallan piiriin.

2.1.3 Jäsenvaltioiden velvollisuudet

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 5 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden velvollisuuksista. Jäsenvaltioiden on ensinnäkin perustettava tai nimettävä viranomaiset, jotka ovat toimivaltaisia hyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevissa kysymyksissä. Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisilla on tehtäviensä asianmukaista suorittamista varten tarvittavat resurssit.

Jäsenvaltiot saavat sallia ainoastaan asetuksen mukaisten liikkuvien työkoneiden asettamisen saataville markkinoilla, rekisteröinnin, käyttöönoton tai tieliikennekäytön. Toisaalta jäsenvaltiot eivät saa kieltää, rajoittaa tai estää asetuksen mukaisten, esimerkiksi toisessa jäsenmaassa hyväksytyjen, liikkuvien työkoneiden asettamista saataville markkinoilla, rekisteröintiä, käyttöönottoa tai tieliikennekäyttöä. Asetus jättää kuitenkin tietyiltä osin kansallista liikkumavaraa säättää rajoituksia, joita on käsitelty edellä. Asetuksen 5 artiklan 7 kohta velvoittaa jäsenvaltiot toteuttamaan markkinavalvontatoimenpiteitä ja markkinoille tulevien liikkuvien työkoneiden valvontaa markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1020 (jäljempänä *markkinavalvonta-asetus*) IV, V ja VII luvun mukaisesti. Saman 5 artiklan 8 kohta velvoittaa jäsenvaltiot puolestaan varmistamaan, että markkinavalvontaviranomaisilla on markkinavalvonta-asetuksen 14 artiklan mukaiset toimivaltuudet.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 53 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä asetuksen rikkomiseen sovellettavista tehokkaista, oikeasuhteisista ja varoittavista seuraamuksista. Artiklan 2 kohta edellyttää, että seuraamuksia on määrättävä siinä luetelluista rikkomuksista. Muilta osin, kuten seuraamuslajin tai mahdollisen rahamääräisen seuraamuksen suuruuden osalta, seuraamukset jäävät pääosin kansalliseen harkintaan.

2.1.4 Valtuutussäännökset

Komissiolle on liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa siirretty valta antaa delegeoituja säädöksiä liikkuvien työkoneiden teknisten vaatimusten tarkentamiseksi ja päivittämiseksi. Komissio voi myös säätää lisävaatimuksia esimerkiksi automatisoitujen ja kauko-ohjattavien ajojärjestelmien osalta. Lisäksi komissiolla on valtuudet antaa täytäntöönpanosäädöksiä hyväksyntämenettelyjen, käytännössä dokumentaation ja datan vaatimusten, sekä ylisuuriin mittoihin ja massoihin liittyvien kynnsarvojen määrittämiseksi. Näillä säädöksillä pyritään varmistamaan asetuksen yhdenmukainen soveltaminen EU-alueella. Komissiolle säädetty määräaika delegeoitujen asetusten antamiselle on 29.1.2027. Liikkuvan työkoneen merkinnällä

varustettua lakisäätteistä kilpeä koskevan täytäntöönpanoasetuksen määräaika on puolestaan 29.7.2027, mutta muiden täytäntöönpanosäädösten antamiselle ei ole erikseen säädetty takarajoja.

2.1.5 Asetuksen soveltamisaikataulu

Liikkuvien työkoneiden puiteasetusta aletaan soveltaa 29.1.2028 alkaen (56 artikla). Asetuksen mukaan kansalliset viranomaiset voivat kuitenkin jo 28.1.2025 alkaen myöntää valmistajan pyytämän EU-tyyppihyväksynnän uudelle liikkuvan työkoneen tyyppille tai EU-yksittäishyväksynnän uudelle liikkuvalla työkoneella. Jotta EU-hyväksyntä olisi mahdollista, komission tulee kuitenkin ensin antaa vaatimuksia tarkentavat alemmanasteiset asetukset. Asetuksen soveltaminen eli mahdollisuus hakea ja saada hyväksyntä on näin ollen riippuvaista komissiolle säädetyistä määräajoista. Käytännössä valmistajat voivat aikavälillä 28.1.2025 – 29.1.2027 hakea EU-tyyppi- tai yksittäishyväksyntöjä vasta, kun tarvittavat komission säädökset on annettu. Tällä aikaistetulla soveltamistavalla on tavoiteltu liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen tyyppihyväksynnän nopeampaa täytäntöönpanoa, mikäli jäsenvaltiolla on siihen valmiudet. Huomioitavaa kuitenkin on, että tällä aikavälillä jäsenvaltiot eivät kansallisesti voi toisaalta kieltäytyä uuden liikkuvan työkoneen ensirekisteröinnistä tai kieltää sen markkinoille saattamista tai käyttöönottoa, jos kyseinen liikkuva työkone on liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen ja täytäntöönpanoasetusten mukainen. Asetusta sovelletaan koko EU:ssa viimeistään 29.1.2028 lähtien, jolloin komission asetusten antamisesta on tarkoitus olla kulunut vähintään vuosi. Tällä taataan valmistajille, viranomaisille ja jäsenmaille aikaa toteuttaa tarvittavat muutokset.

Asetus sisältää edellä mainitun lisäksi siirtymäsäännöksen (55 artikla), jonka mukaan jäsenvaltiot voivat 29.1.2036 saakka soveltaa tieliikennekäyttöön tarkoitettujen liikkuvien työkoneiden kansalliseen hyväksyntään kansallista lainsäädäntöä, kun kyse on liikkuvista työkoneista, jotka on saatettu markkinoille 29.1.2028–29.1.2036 välisenä aikana. Tänä aikana valmistaja voi valita, hakeeko se EU-tyyppihyväksyntää, hakeeko se EU-yksittäishyväksyntää vai noudattaako se asiaa koskevaa kansallista lainsäädäntöä.

2.2 Euro 7 -asetus

2.2.1 Asetuksen tavoitteet

Euro 7 -asetus vahvistaa yhtenäiset tekniset vaatimukset ja hallinnolliset säännökset moottoriajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden päästöjä koskevalle tyyppihyväksynnälle ja markkinavalvonnalle. Tavoitteena on vähentää moottoriajoneuvojen epäpuhtauspäästöjä sekä pakokaasupäästöjen että muiden kuin pakokaasupäästöjen osalta, parantaa ajoneuvojen ympäristöystävällisyyttä ja edistää siirtymää kohti päästötöntä liikkumista.

Euro 7 -asetuksella on säädetty epäpuhtauspäästöjä, kuten typen oksideja (NO_x), hiilimonoksidia (CO), hiukkasia, hiilivetyjä ja metaania sekä kuorma- ja linja-autojen osalta myös ammoniakia, formaldehydiä ja typpioksiduulia, koskevat säännöt. Sen lisäksi asetuksella vahvistetaan vaatimukset hiilidioksidipäästöjen sekä polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen määrittämiseksi. Asetus tukee EU:n ilmastoneutraaliustavoitteita ja ympäristönsuojelua sekä edistää sisämarkkinoiden toimintaa. Euro 7-asetus kannustaa autoteollisuutta innovaatioihin ja kilpailukyvyyn ylläpitämiseen erityisesti ajoneuvojen energiatehokkuuden ja teknologisen kehityksen osalta.

Euro 7 -asetuksen yhtenä tavoitteena on vaatimusten ajantasaistamisen ohella yhdistää kevyiden ajoneuvojen ja raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjä koskevat tekniset vaatimukset sekä komission asetuksenantovaltuudet yhdeksi asetukseksi. Asetus kumoaa aiemmat Euro-päästöluokituksia koskevat asetukset, eli niin kutsutut Euro 6- ja VI-asetukset.

2.2.2 Päästörajat, testausmenettelyt ja tekniset vaatimukset

Euro 7 -asetuksen päästörajoja ja testausmenettelyjä koskevat vaatimukset sekä muut tekniset vaatimukset velvoittavat etupäässä valmistajia (II luku). Asetuksessa otetaan käyttöön uudet ja osin aiempaa tiukemmat epäpuhtauspäästöjen päästörajat, jotka koskevat pakokaasupäästöjä (kuten typen oksidit ja pienhiukkaset) sekä muita kuin pakokaasupäästöjä (kuten renkaiden ja jarrujen kulumisesta aiheutuvat hiukkaspäästöt). Ajoneuvojen päästöjä mitataan tilastollisesti merkityksellisissä todellisissa ajo-olosuhteissa ja asetuksessa säädetyillä testausmenettelyillä. Asetus sisältää myös teknisiä vaatimuksia ajoneuvon antureilla tehtävään päästöjen valvontaan ja vaatimuksia ajoneuvojen manipuloinnin estämiseksi.

Sisällöllisesti Euro 7 -asetus säilyttää nykyiset pakokaasupäästörajat uusille henkilö- ja pakettiautoille, mutta laajentaa sääntelyä hiukkaspäästöihin (myös alle 23 nm hiukkaset) ja ottaa ensimmäistä kertaa mukaan ei-pakokaasupäästöt, kuten jarru- ja rengaspölyn. Raskaille ajoneuvoille asetetaan tiukemmat rajat NO_x- ja PM-päästöille sekä uudet raja-arvot tyypidioksidille (N₂O). Lisäksi asetuksessa edellytetään käytönaikaisia päästömittauksia (RDE) kaikille autoluokille, pidennetään kestävyysvaatimuksia ja otetaan käyttöön sähkö- ja hybridiajoneuvojen akkujen kestävyysvaatimukset. Euro 7 -asetus tuo myös ajoneuvon omilla järjestelmillä toteutettavia digitaalisen valvonnan elementtejä, jolloin ajoneuvojen sisäiset anturit seuraavat päästöjä ajoneuvon koko käyttöänsä. Raskailla perävaunuilla säilyy energiatehokkuusvaatimukset.

Asetuksessa säädetään ajoakkujen kestävyden ja suorituskyvyn vähimmäisvaatimuksista ja raskaiden perävaunujen energiatehokkuuden määrittämisestä. Akuille asetetaan tiukemmat käyttöikävaatimukset ja vaatimukset toimintakuntoa koskevasta tarkastusjärjestelmästä.

Asetus on näiden vaatimusten osalta sisämarkkinoita harmonisoiva, eikä se jätä merkittävää kansallista liikkumavaraa täytäntöönpanossa. Jäsenvaltioiden hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaiset voivat kuitenkin erityistapauksissa suoraan asetuksen perusteella soveltaa pienille valmistajille helpotuksia vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi.

2.2.3 Jäsenvaltioiden velvollisuudet ja soveltamisaikataulu

Euro 7 -asetuksen III luvun 10–12 artikloissa säädetään jäsenvaltioiden hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisien velvollisuuksista sekä soveltamisaikataulusta. Hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisella tarkoitetaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisia viranomaisia. Euro 7 -asetuksen johdanto-osan 8 perustelukappaleessa todetaan, että asetus on autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen II liitteessä vahvistettuun EU-tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvä erillinen säädös, ja että puiteasetuksen hallinnollisia säännöksiä, myös seuraamuksia koskevia säännöksiä, sekä sen vaatimustenmukaisuuden valvontamenetelmää, sovelletaan kaikilta osin. Lisäksi Euro 7 -asetuksen määritelmiä koskevan 3 artiklan mukaan asetuksessa sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen asiaankuuluvia määritelmiä.

Asetus edellyttää aiempia Euro 6 ja Euro VI -asetuksia vastaavasti että hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaiset ottavat käyttöön ja ylläpitävät testaus-, tarkastus- ja todentamismenettelyt sekä valvovat markkinoita autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen

mukaisesti. Jäsenvaltioiden viranomaisten on noudatettava vaiheittain voimaantulevia velvoitteita tyyppi hyväksynnässä, rekisteröinnissä, myynnissä ja käyttöönotossa, kiellettävä ei-hyväksytyjen järjestelmien ja komponenttien myynti ja asennus sekä huolehdittava renkasiin liittyvien hyväksyntä- ja markkinointikieltojen aikataulusta. Käytönaikaisissa ja markkinavalvontatarkastuksissa on lisäksi todennettava kuljettajaa varoittavien järjestelmien asianmukainen asennus sekä luvattomien muutosten estäminen. Hyväksyntäviranomaiset eivät saa evätä uuden ajoneuvo- tai moottorityypin päästöjä koskevaa EU- tai kansallista tyyppi hyväksyntää eivätkä kieltää tällaisen asetuksen mukaisen uuden ajoneuvon tai moottorin rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa sen jälkeen kun komission asianomaiset täytäntöönpanosäädökset on hyväksytty.

Euro 7-asetuksen tarkempi soveltamisaikataulu on vaiheistettu ajoneuvoluokittain:

- M1- ja N1-ajoneuvoluokkien (henkilö- ja pakettiautot) osalta hyväksyntäviranomaisen on 29.11.2026 alkaen evättävä uuden ajoneuvotyyppin päästöjä koskeva EU- tai kansallinen tyyppi hyväksyntä, jos tyyppi ei ole Euro 7 -asetuksen mukainen hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöjen, polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen tai akun kestävyuden osalta (10 artiklan 4 kohta). Kansallisten viranomaisten on 29.11.2027 alkaen katsottava, että asetuksen vastaisten uusien henkilö- ja pakettiautojen vaatimustenmukaisuustodistukset eivät ole voimassa rekisteröintiä varten, ja kiellettävä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto (10 artiklan 5 kohta).
- Luokissa M2, M3, N2 ja N3 sekä perävaunuluokissa O3 ja O4 (raskaat ajoneuvot) hyväksyntäviranomaisen on 29.11.2028 alkaen evättävä uuden raskaan ajoneuvon tyyppin päästöjä koskeva EU- tai kansallinen tyyppi hyväksyntä, jos tyyppi ei ole asetuksen mukainen hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöjen, polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen tai akun kestävyuden osalta (10 artiklan 6 kohta). Kansallisten viranomaisten on 29.11.2029 alkaen katsottava, että asetuksen vastaisten uusien raskaiden ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistukset eivät ole voimassa rekisteröintiä varten, ja kiellettävä ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöihin, polttoaineen- ja sähköenergiankulutukseen, energiatehokkuuteen tai akun kestävyteen liittyvistä syistä (10 artiklan 7 kohta).
- Pienten valmistajien osalta kansallisten viranomaisten on 1.7.2030 alkaen henkilö- ja pakettiautoilla sekä 1.7.2031 alkaen raskaiden ajoneuvojen luokissa M2, M3, N2 ja N3 katsottava, että asetuksen vastaisten uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistukset eivät ole voimassa rekisteröintiä varten, ja kiellettävä niiden rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöihin, polttoaineen- ja sähköenergiankulutukseen, energiatehokkuuteen tai akun kestävyteen liittyvistä syistä (10 artiklan 9 ja 10 kohdat).
- Jäsenvaltioihin kohdistuu lisäksi komponentteja ja erillisiä teknisiä yksiköitä koskevia kielto- ja hyväksyntävelvoitteita. Asetuksen mukaisesti hyväksytyjen henkilö- ja pakettiautoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden myynti tai asennus on kiellettävä 29.11.2026 alkaen, jollei osaa ole tyyppi hyväksytty asetuksen mukaisesti (11 artiklan 1 kohta). Vastaava kielto koskee 29.5.2028 alkaen raskaisiin ajoneuvoihin tarkoitettuja osia (11 artiklan 2 kohta). Hyväksyntäviranomaisen voi edelleen myöntää laajennuksia korvaavien pilaantumista rajoittavien järjestelmien EU-tyyppi hyväksyntöihin alkuperäisen hyväksynnän ehtojen mukaisesti, mutta kansallisten viranomaisten on kiellettävä tällaisten järjestelmien myynti tai asennus, jollei niitä ole tyyppi hyväksytty (11 artiklan 3 kohta).

- Euro 7 -asetus asettaa hiukkaspäästöjä koskevia vaatimuksia autonrenkasluokille. C1-luokka tarkoittaa pääasiassa henkilö- ja osin pakettiautojen renkaita. C2-luokka tarkoittaa tyypillisesti raskaimpien pakettiautojen, kevyt kuorma-autojen ja kevyimpien kuorma-autojen renkaita. C3-luokka tarkoittaa raskaimpien kuorma-autojen renkaita. Renkaiden osalta hyväksyntä voidaan 1.7.2028 alkaen myöntää vain asetuksen mukaisille C1-luokan uusille rengastyypeille, ja 1.7.2030 alkaen on kiellettävä vaatimustenvastaisten C1-luokan renkaiden saattaminen markkinoille sekä sellaisten uusien ajoneuvojen rekisteröinti, joita ei ole varustettu vaatimustenmukaisilla C1-luokan renkailla. Sellaisia luokan C1-luokan renkaita, jotka eivät ole asetuksen mukaisia, voidaan kuitenkin edelleen asettaa saataville 30.6.2032 asti (11 artiklan 4 kohta). C2-luokan renkaiden osalta hyväksyntä on rajattava 1.4.2030 alkaen asetuksen mukaisiin uusiin rengastyyppeihin, ja 1.4.2032 alkaen on kiellettävä vaatimustenvastaisten C2-luokan renkaiden saattaminen markkinoille ja niillä varustettujen uusien ajoneuvojen rekisteröinti. Sellaisia luokan C2-luokan renkaita, jotka eivät ole asetuksen mukaisia, voidaan asettaa saataville 31.3.2034 asti (11 artiklan 5 kohta). C3-luokan renkaiden osalta hyväksyntä on rajattava 1.4.2032 alkaen asetuksen mukaisiin uusiin rengastyyppeihin, ja 1.4.2034 alkaen on kiellettävä vaatimustenvastaisten C3-renkaiden saattaminen markkinoille ja niillä varustettujen uusien ajoneuvojen rekisteröinti. Sellaisia luokan C3-luokan renkaita, jotka eivät ole asetuksen mukaisia, voidaan asettaa saataville 31.3.2036 asti (11 artiklan 6 kohta).

Kuluvaa reagenssia käyttävien järjestelmien ja pilaantumista rajoittavien järjestelmien toimintaan liittyvistä ajoneuvojen käyttövaiheen aikaisista velvoitteista ja valvonnasta säädetään asetuksen 12 artiklassa. Artiklassa säädetään suoraan siitä, että talouden toimijat ja riippumattomat toimijat eivät saa tehdä ajoneuvoihin tai niiden järjestelmiin luvattomia muutoksia. Kansallisten viranomaisten on käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastusten tai markkinavalvontatarkastusten yhteydessä todennettava, että valmistajat ovat asianmukaisesti asentaneet kuljettajaa liiallisista pakokaasupäästöistä varoittavat järjestelmät ja reagenssin vähydestä varoittavat järjestelmät sekä arvioitava, onko ajoneuvoihin mahdollista tehdä luvattomia muutoksia.

Euro 7 -asetuksen 19 artiklalla muutettiin myös autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen seuraamuksia koskevaa 84 artiklaa. Muutos tuli voimaan silloin, kun Euro 7 -asetus tuli voimaan eli 15.5.2024. Muutoksilla laajennettiin seuraamussääntelyn alaa. Puiteasetuksen 84 artiklan 1 kohtaan lisättiin seuraamussääntelyn kohteeksi riippumaton toimija, jolla tarkoitetaan sellaisia muita luonnollisia tai oikeushenkilöitä kuin valtuutettua jälleenmyyjää tai korjaamoja, jotka osallistuvat ajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon. Jatkossa jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksia paitsi talouden toimijoille ja tutkimuslaitoksille myös riippumattomille toimijoille. Artiklan 3 kohtaan lisättiin myös uusi c alakohta, jonka mukaisesti talouden toimijalle on määrättävä seuraamuksia ajoneuvon ja sen järjestelmän luvattomia muuttamista koskevista rikkomuksista. Riippumattomalle toimijalle on jatkossa määrättävä seuraamuksia vastaavasta teosta (84 artiklan 3 b kohta). Lisäksi valmistajan osalta lisättiin sanktioitavia tekoja (84 artiklan 3 a kohta). Puiteasetuksen 84 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot liittävät seuraamusuhan vähintään siinä lueteltuihin tekotyyppeihin. Muilta osin seuraamukset jäävät pääosin kansalliseen harkintaan. Jo aiemmin voimassa ollut 84 artiklan 1 kohta edellyttää ainoastaan, että seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja että niiden on erityisesti oltava oikeassa suhteessa vaatimustenvastaisuuden vakavuuteen ja jäsenvaltion markkinoilla saataville asetettujen vaatimustenvastaisten ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien tai erillisten teknisten yksiköiden lukumäärään.

2.2.4 Valtuutussäännökset

Komissiolle on Euro 7 -asetuksella siirretty valta antaa delegoituja asetuksia ja täytäntöönpanoasetuksia, jotka koskevat muun muassa päästörajoja, testausmenettelyjä, akun kestävyyttä ja markkinavalvontaa. Delegoitujen asetusten tavoitteena on varmistaa Euro 7 -asetuksen teknisten vaatimusten päivittäminen ja yhdenmukainen soveltaminen EU:ssa. Komission suunnitelma on antaa erikseen ns. päätäytäntöönpanoasetus ja täydentävä täytäntöönpanoasetus. Komissio antaa erilliset asetukset henkilö- ja pakettiautoille sekä raskaille ajoneuvoille. Henkilö- ja pakettiautojen päätäytäntöönpanoasetus hyväksyttiin ajoneuvojen teknisessä komiteassa 17.6.2025. Komission tavoite on saada Euro 7 -asetuksen muihin aiheisiin liittyvät asetukset kevyen kaluston osalta valmiiksi ja voimaan viimeistään 29.11.2026. Raskaiden ajoneuvojen täytäntöönpanoasetusten osalta samalla päivämäärällä tulisi antaa ensimmäinen täytäntöönpanoasetus ja työ jatkuisi vielä tämän jälkeen. Aikataulu on hyvin tiukka, kun huomioidaan teknisten vaatimusten monimutkaisuus ja osittaiset riippuvuudet YK:n UNECEssa valmisteilla oleviin ajoneuvoteknisiin teknisiin sääntöihin.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetus

Ajoneuvojen hyväksyntää säännellään osaltaan eurooppalaisen tyyppihyväksyntäjärjestelmän puiteissa. Autojen ja perävaunujen eli M-, N- ja O-luokkien ajoneuvojen tyyppihyväksynnästä säädetään EU:ssa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa. Lisäksi moottorikäyttöisillä kaksi-, kolmi- ja nelipyöräisillä ajoneuvoilla eli L-luokan ajoneuvoilla (kuten mopot ja moottoripyörät) sekä traktoreilla ja niiden perävaunuilla on omat EU:n puiteasetuksensa. Hyväksyntä voidaan puiteasetuksilla säädetyn menettelyn lisäksi myöntää YK:n UNECE:n E-sääntöjen mukaisesti tai kansalliseen sääntelyyn perustuvien hyväksyntöiden. Nyt eurooppalaiseen tyyppihyväksyntäjärjestelmään on lisätty liikkuvien työkoneiden puiteasetus. Kaikkia ajoneuvoluokkia koskevat EU:n puiteasetukset noudattavat pääosin samaa perusrakennetta. Suomessa niitä täydentävät säännökset sisältyvät ajoneuvolakiin (82/2021). Ajoneuvolaki sisältää myös kansallista hyväksyntää koskevat säännökset.

Tällä hetkellä Suomessa moottorityökoneiden, joita liikkuvien työkoneiden puiteasetus koskee, turvallista tieliikennekäyttöä koskevat tekniset ja hallinnolliset vaatimukset ovat lähtökohtaisesti kansallisia. Niistä säädetään ajoneuvolailla, sen nojalla annettua ajoneuvoista annettua valtioneuvoston asetuksella (162/2021) ja traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen, muiden kuin autoon kytkettäväksi tarkoitettujen hinattavien laitteiden sekä eläinten vetämien ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annettua Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä (TRAFICOM/75637/03.04.03.00/2020).

Tiettyjä liikkuvien työkoneiden suunnitteluun ja rakentamiseen liittyviä näkökohtia käsitellään jo kuitenkin nyt EU:n yhdenmukaistamislainsäädännössä, etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/1628 (polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen raja-arvot), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/14/EY (ulkona käytettävien laitteiden melupäästöt), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/42/EY koneista ja direktiivin 95/16/EY muuttamisesta (jäljempänä *konedirektiivi*) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2014/30/EU (sähkömagneettinen yhteensopivuus) ja 2014/53/EU (radiolaitteet).

Liikkuvien työkoneiden turvallisuuden kannalta tärkein säädös on toistaiseksi ollut konedirektiivi, jota sovelletaan näihin koneisiin, kun ne saatetaan markkinoille. Direktiivissä vahvistetaan olennaisia terveys- ja turvallisuusvaatimuksia, jotka liittyvät liikkuvien

työkoneiden liikkumiseen maastossa. Ne koskevat esimerkiksi hidastamista, pysähtymistä, jarruttamista, istuinpaikkoja ja kiinnitysjärjestelmiä. Konedirektiivissä vahvistetut olennaiset terveys- ja turvallisuusvaatimukset on kuitenkin suunniteltu vain koneen työkäytön turvallisuutta silmällä pitäen, eivätkä ne kata tieliikennekäytön aikaisia turvallisuusnäkökohtia. Konedirektiivi kumotaan sen korvaavalla niin kutsutulla koneasetuksella eli koneista ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/42/EY ja neuvoston direktiivin 73/361/ETY kumoamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella ((EU) 2023/1230) 14.1.2027 alkaen.

Ajoneuvolain 23 §:ssä säädetään moottorityökoneen kansallisesta määritelmästä. Moottorityökoneella tarkoitetaan omalla käyttövoimallaan liikkuvaa ajoneuvoa, joka on suunniteltu ja rakennettu työkoneeksi, ja joka ei rakenteensa takia sovellu matkustajien eikä tavaroiden kuljettamiseen. Moottorityökoneella tarkoitetaan myös perävaunujen ja kuljetusalustojen siirtoon satamassa tai muulla terminaalialueella valmistettua vetotrukkia, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, jos ajoneuvo ei ole kuorma-auto tai traktori. Lisäksi moottorityökoneella tarkoitetaan työmaalla tehtäviin kuljetuksiin tarkoitettua muuta ajoneuvoa kuin traktoria (*dumpperi*), jollei ajoneuvoa ole pidettävä kuorma-autona. Auton alustalle asennettua työkonetta ei pidetä moottorityökoneena.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 4 artiklan mukaisesti liikkuvan työkoneen ajoneuvoluokka on jatkossa U-luokka, joka tulee huomioida ajoneuvolain 23 §:n mukaisen moottorityökoneen määritelmässä. Ajoneuvolain 2 luvussa, joka sisältää ajoneuvojen luokitusta koskevat säännökset, viitataan suoraan EU:n puiteasetuksissa säädettyihin ajoneuvoluokkiin siltä osin kuin niistä säädetään puiteasetuksissa. Moottorityökoneen määritelmä kattaisi jatkossakin nykytilaa vastaavasti kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvat moottorityökoneet, eli sellaiset moottorityökoneet, jotka eivät ole U-luokan ajoneuvoja. Lisäksi sen olisi tarpeen kattaa myös U-luokan ajoneuvot, jotka vastaavat rakenteeltaan ja käyttötarkoitukseltaan kansallisia moottorityökoneita. Ajoneuvolain muitakin moottorityökoneita koskevia säännöksiä olisi tarpeen tarkentaa siten, että niissä huomioitaisiin tarvittaessa, että U-luokan ajoneuvoja koskeva sääntely tulee jatkossa pääosin suoraan liikkuvien työkoneiden puiteasetuksesta. Lisäksi esimerkiksi tieliikennelain (729/2018) moottorityökoneita koskevat käytösäännösten olisi jatkossakin tarpeen koskea myös U-luokan ajoneuvoja.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii ajoneuvolain 42 §:n nojalla Suomessa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja Geneven sopimuksessa (SopS 70/1976) tarkoitettuna hyväksyntäviranomaisena. Lisäksi virasto toimii kansallisen sääntelyn soveltamisalaan kuuluvan moottorityökoneen ja maastoajoneuvon sekä muiden kuin puiteasetusten soveltamisalaan kuuluvien järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden hyväksyntäviranomaisena.

Hyväksyntäviranomaisen lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto toimii ajoneuvolain 174 §:n mukaisesti autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettuna markkinavalvontaviranomaisena sekä ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden markkinavalvontaviranomaisena. CE-merkinnän osalta Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen vain, jos ajoneuvolaissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä edellytetään ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen vaatimustenmukaisuuden varmentamista CE-merkinnällä.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii lisäksi liikkuviin työkoneisiin tarkoitettujen työkonemoottoreiden hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisena ympäristönsuojelulain (527/2014) 24 a ja 26 §:n nojalla.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 5 artiklan 1 kohta veloittaa jäsenvaltiot joko perustamaan tai nimeämään viranomaiset, jotka ovat toimivaltaisia hyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevissa kysymyksissä liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen mukaisesti. Koska Liikenne- ja viestintävirasto toimii jo nykyisin hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisena moottorityökoneiden liikenneturvallisuuteen liittyvien kansallisten teknisten vaatimusten osalta, sillä on jo tarvittavaa osaamista ja asiantuntemusta myös U-luokan ajoneuvojen vaatimista viranomaistehtävistä. Lisäksi virasto myöntää muita ajoneuvoluokkia koskevia EU-tyyppihyväksyntöjä, joten sillä on hyvät valmiudet myöntää myös U-luokan ajoneuvojen EU-tyyppihyväksyntöjä. Liikenne- ja viestintävirasto edustaa Suomea komission työryhmäkokouksissa, joissa valmistellaan liikkuvien työkoneiden puiteasetusta tarkentavia säännöksiä. Virastolla on näin ollen syvällistä ymmärrystä ja osaamista muun muassa teknisistä säännöksistä. Lisäksi virastolla on vastaavasti osaamista ja asiantuntemusta muita ajoneuvoluokkia koskevista markkinavalvontatehtävistä, joten sillä on hyvät valmiudet myös U-luokan ajoneuvojen markkinavalvontatehtäviin.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 28 artiklan 3 kohdassa säädetään, että uusien EU-tyyppihyväksytyjen U-luokan moottorityökoneiden vaatimustenmukaisuustodistus voidaan toimittaa joko paperimuodossa tai sähköisessä muodossa. Sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus on moottorityökoneiden valmistajille vapaaehtoinen. Autojen osalta jo nykyään sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella voi tehdä ennakoilmoituksen, josta säädetään ajoneuvolain 91 §:ssä ja 92 §:n 4 momentissa. Ennakoilmoitusta koskevia pykälä tulisi muuttaa niin, että myös EU-tyyppihyväksytyt moottorityökoneen sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella voisi tehdä ennakoilmoituksen.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 53 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltioiden on vahvistettava niitä seuraamuksia koskevat säännöt, joita määrätään talouden toimijoille ja tutkimuslaitoksille, jotka ovat syyllistyneet artiklan 2 kohdassa mainittuihin rikkomuksiin. Artikla jättää jäsenvaltioille liikkumavaraa seuraamuksia koskevien tarkempien yksityiskohtien, kuten seuraamuslajin ja seuraamusten suuruuden suhteen. Asetus asettaa vaatimuksen ainoastaan seuraamusten säätämisestä ja niistä rikkomuksista, joiden takia seuraamus on ainakin voitava määrätä. Artiklan sisältämä liikkumavara on merkityksellistä myös perustuslain 15 §:n omaisuudensuojan ja 21 §:n oikeusturvan kannalta. Nämä perusoikeudet on otettava huomioon artiklan kansallisessa täytäntöönpanossa.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 53 artiklan seuraamussäännökset noudattavat perusrakenteeltaan muiden puiteasetusten rakennetta ja edellyttävät, että seuraamuksia tulee säätää talouden toimijoille ja tutkimuslaitoksille. Muiden puiteasetusten mukaisista seuraamuksista säädetään ajoneuvolain 10 luvussa. Sen 189 §:ssä annetaan säännökset talouden toimijalle määrättävästä seuraamusmaksusta ja 190 §:ssä nimetyille tutkimuslaitokselle määrättävästä seuraamusmaksusta. Seuraamusmaksua koskeviin säännöksiin on sisällytetty lukuisia erillisiä sanktioituja teonkuvia, jotka voivat olla esimerkiksi laiminlyöntejä aktiivisten toimien ohella. Säännöksiin on tällä hetkellä sisällytetty muiden ajoneuvojen puiteasetusten mukaisia rangaistavia teonkuvia. Seuraamusmaksun määräämisestä ja suuruudesta säädetään ajoneuvolain 193 §:ssä. Muita puiteasetuksia vastaavasti ajoneuvolain 189 §:ään ja 190 §:ään tulisi lisätä viittaukset vastaavan sisältöisiin liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen artikloihin, jotka asetus edellyttää sanktioitavaksi.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 53 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan väärien tietojen antamisen hyväksyntämenettelyjen tai puiteasetuksen X luvun mukaisesti määrättyjen korjaavien tai rajoittavien toimenpiteiden yhteydessä tulee johtaa seuraamukseen. Muiden puiteasetusten vastaava säännös on pantu täytäntöön ajoneuvolain 189 §:n 1 ja 2 kohdalla talouden toimijoille ja 190 §:n 1 kohdalla nimetyille tutkimuslaitoksille. Ajoneuvolain kohtien voi sanoa osaltaan täyttävän myös 53 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaista kieltäytymistä antamasta tietoja saataville osana menettelyjä. Ajoneuvolain näissä säännöksissä olisi kuitenkin huomioitava nimenomaisesti myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen asianomaisten artiklojen rikkomista koskeva teonkuvaus.

Saman 53 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan testitulosten väärentäminen EU-tyyppi hyväksynnän, käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden tai markkinavalvonnan osalta tulee johtaa seuraamukseen. Väärentämiseen liittyvästä säädetään niin ikään e alakohdassa liittyen tilanteeseen, jossa talouden toimija väärentää asiakirjoja tai merkintöjä tarkoituksenaan saattaa markkinoille liikkuva työkone ilman hyväksyntää, vaikka hyväksyntä vaadittaisiin. Kansallisesti asiakirjojen ja muiden todistuskappaleiden väärentäminen on jo säädetty rangaistavaksi rikoslain 33 luvun 1–3 §:ssä. Luvun 6 §:n mukaan todistuskappaleena pidetään muun muassa asiakirjaa, merkkiä, leimaa, rekisterikilpeä, teknistä tallennetta ja automaattiseen tietojenkäsittelyyn soveltuva tallennetta, joten käsite kattaa myös ajoneuvojen hyväksyntään liittyvät merkinnät ja testitulokset. Tältä osin liikkuvien työkoneiden 53 artiklan väärentämiseen liittyviä seuraamuksia koskeva vaatimus sisältyy jo rikoslakiin, eikä väärentämiseen liittyviä säännöksiä tule sisällyttää ajoneuvolakiin.

Artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan sellaisten tietojen tai teknisten eritelmien ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa takaisinkutsun järjestämiseen taikka EU-tyyppi hyväksyntätodistuksen epäämiseen tai peruuttamiseen, tulee johtaa seuraamukseen. Muiden puiteasetusten vastaava ilmoittamisen laiminlyöntiä koskeva seuraamus on pantu täytäntöön ajoneuvolain 189 §:n 10 ja 12 kohdalla talouden toimijoille ja 190 §:n 3 ja 4 kohdalla nimetyille tutkimuslaitoksille. Niissä tulisi jatkossa huomioida myös liikkuvien työkoneiden puiteasetus.

Saman artiklan kohdan e alakohdan mukaan jäsenvaltion on määrättävä seuraamuksia myös silloin, kun talouden toimija asettaa saataville markkinoilla tai ottaa käyttöön hyväksyntää edellyttäviä liikkuvia työkoneita ilman tällaista hyväksyntää. Ajoneuvolain 189 §:n 3 kohta koskee muissa puiteasetuksissa säädettyä velvollisuutta huolehtia siitä, että markkinoilla saataville asetetut ajoneuvot, järjestelmät, komponentit ja erilliset tekniset yksiköt ovat mainittujen asetusten mukaisia ja vaaditulla tyyppi hyväksyntämerkillä varustettuja. Lisäksi pykälän 14 kohta koskee 176 §:n nojalla määrättyä rekisteröintikieltoa tai muiden puiteasetusten nojalla määrättyä rekisteröinti-, myynti- tai käyttöönottokieltoa.

Edelleen 53 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan tutkimuslaitokselle, joka ei täytä nimeämistään koskevia vaatimuksia, tulisi säätää seuraamus. Ajoneuvolain 190 §:n 3 kohta käsittää muissa puiteasetuksissa säädetyn tiedotusvelvoitteen laiminlyönnin. Säännöksessä tarkoitettu tiedotusvelvoite koskee asetusten mukaan ilmoittamista sellaisista havaituista vaatimustenvastaisuuksista, jotka saattavat edellyttää tyyppi hyväksyntätodistuksen epäämistä, rajoittamista tai peruuttamista tilapäisesti tai kokonaan, sekä sellaisista olosuhteista, jotka vaikuttavat tutkimuslaitosten nimeämisen soveltamisalaan ja edellytyksiin. Säännöksen soveltamisalaan olisi tarpeen lisätä myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetyn vastaavan velvoitteen rikkominen.

Kohdan f alakohta täsmentää erityisesti, että jos talouden toimija ei täytä velvollisuuksiaan, tulisi siitä säätää seuraamus. Säännös ei ole riittävän tarkkarajainen, jotta sen rikkomisesta voitaisiin säätää seuraamus.

Ajoneuvolain 189 §:n 9 kohdan mukaan lain 66 §:n 2 momentin mukaisen tyyppin vaatimustenvastaisuutta koskevan ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti koskisi myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen tarkoittamaa talouden toimijaa, eikä sitä olisi tarpeen muuttaa.

Ajoneuvolain 189 §:n 11 kohta ei myöskään muuttuisi, mutta koskisi myös liikkuvien työkoneiden tyyppihyväksynnän haltijaa. Seuraamusmaksu voitaisiin määrätä, jos laiminlyö 67 §:n 4 momentin mukaisen tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaa koskevan sopimuksen muutoksia koskevan ilmoitusvelvollisuuden.

Ajoneuvolain 189 §:n 13 kohta ei muuttuisi, ja se koskisi myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen tarkoittamaa talouden toimijaa. Kohdan mukaan talouden toimijalle, joka antaa oikeudelliselta merkitykseltään väärän tiedon nimetyille tutkimuslaitokselle, hyväksytyille asiantuntijalle tai yksittäishyväksynnän myöntäjälle ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen hyväksyntämenettelyä tai markkinoilta poisvetämiseen johtavaa menettelyä varten suoritettavassa tarkastuksessa, mittauksessa tai testissä taikka tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaa varten suoritettavassa testissä tai arvioinnissa, voidaan määrätä seuraamusmaksu.

3.2 Euro 7 -asetus

3.2.1 Euro-asetusten suhde ajoneuvolakiin ja viranomaistehtäviin

EU:ssa uusien autojen tuottamien lähipäästöjen määrää säädellään tällä hetkellä Euro 6 (henkilö- ja pakettiautot) ja Euro VI (raskaat ajoneuvot) -säädöksillä ja ne koskevat tyyppihyväksyntävaiheessa mitattavia säänneltyjä päästöjä. Asetukset ovat suoraan kansallisesti sovellettavaa oikeutta. Euro 6 -asetuksen yhteydessä on myös säädetty menettelyistä, joilla varmistetaan kilpailun toimivuus huoltomarkkinoilla. Näitä sääntöjä on sittemmin uudistettu ja sisällytetty autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen.

Euro 6 -asetuksessa säädetään Euro 5 ja Euro 6 -päästöluokkiin kuuluvien ajoneuvojen päästöraja-arvoista, jotka koskevat muun muassa typen oksideja (NO_x), hiukkaspäästöjä (PM), hiilimonoksidia (CO) ja hiilivetyjä (HC/NMHC). Komission on Euro 6 -asetuksen nojalla antanut asetuksen (EU) 2017/1151, jossa määritetään vaatimukset uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen mittaamiseen. Raja-arvot vaihtelevat polttoainetyypin ja ajoneuvoluokan mukaan. Lisäksi asetuksessa edellytetään, että päästöjen hallintajärjestelmät säilyttävät päästöjen vähennystehokkuutensa tietyn vähimmäisajan. Asetus sisältää vaatimukset ajoneuvojen diagnostiikkajärjestelmistä (OBD), testausmenetelmistä ja päästöjen jälkivalvonnasta. Valmistajilta kielletään sellaisten järjestelmien käyttö, joilla päästöjen hallintaa heikennetään normaaleissa käyttöolosuhteissa.

Euro VI -asetus määrittelee yhteiset tekniset vaatimukset raskaiden kuorma-autojen ja linja-autojen sekä niiden moottorien päästöjen Euro VI-standardin mukaiselle tyyppihyväksynnälle. Asetukseen on myöhemmin sisällytetty myös raskaiden perävaunujen energiatehokkuuslaskentasäännöt. Asetus kattaa myös ajoneuvojen ja moottorien varaosien päästövaatimukset, komponenttien ja diagnostiikka-järjestelmien (OBD) vaatimukset sekä polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen mittaamisen. Asetuksessa asetetaan päästörajat typen oksidille (NO_x), hiukkasille (PM) ja hiilimonoksidille. Lisäksi asetuksessa säädetään komponenttien vaatimuksista, kuten päästöjen hallintajärjestelmien päästöjen

vähennystehokkuuden kestävydestä. Se sisältää lisäksi ajoneuvojen käytössä tapahtuvan vaatimusten noudattamisen valvontamenettelyt. Komissio on tarkentanut asetuksen teknisiä yksityiskohtia täytäntöönpanoasetuksilla. Näistä teknisistä vaatimuksista ei ole säädetty erikseen kansallisesti ajoneuvolaissa

Euro 7 -asetus korvaa sekä Euro 6 että Euro VI -sääntelyn ja luo yhtenäisen järjestelmän henkilö- ja pakettiautoille ja raskaille ajoneuvoille. Kuten Euro 6 ja Euro VI -asetukset, myös Euro 7 -asetus on suoraan kansallisesti sovellettavaa oikeutta, eikä sen vaatimuksista lähtökohtaisesti säädetä kansallisesti.

Euro 6 ja Euro VI -asetukset ovat osa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen soveltamisalaa. Jäsenvaltioiden on tullut nimetä tämän puiteasetuksen tarkoittamat tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaiset, joiden tehtäviin kuuluu myös Euro-asetusten mukaiset viranomaistehtävät. Näiden asetusten, samoin kuin Euro 7 -asetuksen, mukaiset viranomaistehtävät kuuluvat näin ollen jo nykyisen ajoneuvolain 42 §:n ja 174 §:n perusteella Liikenne- ja viestintävirastolle, eikä sääntelyä ole tarpeen tältä osin muuttaa. Vaikka Liikenne- ja viestintävirasto toimii ajoneuvojen tyyppihyväksyntöjä myöntävänä viranomaisena ja vastaa markkinavalvonnasta, se ei kuitenkaan käytännössä tee päästöhyväksyntöjä autojen EU-tyyppihyväksyntää varten. Suomessa ei ole ajoneuvojen sellaista valmistusta, joka vaatisi päästöhyväksyntää. Valmistaja käytännössä valitsee yhden EU-jäsenvaltion tyyppihyväksyntäviranomaisen, jolta hakee EU-tyyppihyväksyntää ja päästöhyväksyntää sen osana. Ajoneuvolaissa säädetään kuitenkin viranomaisten tehtäväksi seuraamusten määrääminen, mikä mahdollistaa sakkojen, liikennevirhemaksujen tai seuraamusmaksun määräämisen asetusten rikkomisesta.

3.2.2 Euro 7 -asetuksen edellyttämät muutokset seuraamussääntelyyn

3.2.2.1 Johdanto

Euro 6 ja Euro VI -asetusten korvaantuminen Euro 7 -asetuksella vaatii muutoksia ajoneuvolakiin seuraamusten osalta. Niiden osalta tulee lähinnä varmistaa, että kansalliset vaatimukset ovat linjassa Euro 7 -asetuksen kanssa. Euro 7 -asetuksen seuraamussääntely on osa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen seuraamussääntelyä, josta on jo säädetty ajoneuvolailla kansallisesti. Euro 7 -asetus kuitenkin muutti kyseisen puiteasetuksen seuraamussääntöjä. Euro 7 -asetus sisältää esimerkiksi aiempaa selkeämmän velvoitteen säätää seuraamus myös puiteasetuksessa määritellylle riippumattomalle toimijalle ajoneuvon ja sen järjestelmien luvattomasta muuttamisesta.

Ajoneuvolakiin säädettiin muutoksia vuonna 2023 (HE 291/2022 vp) siten, että ajoneuvojen päästömanipulaatioita koskeva sääntelyä täsmennettiin ja päästömanipulaatio tekona sanktioitiin aiempaa selkeämmin ja seuraamuksen vaikuttavuutta parannettiin. Lailla kiellettiin nimenomaisesti päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden ja ohjelmistojen myynti, asentaminen ja käyttö sekä ajoneuvon muuttaminen tavalla, joka heikentää hyväksytyjen päästövaatimusten täyttymistä. Vastuu päästövaatimusten noudattamisen osoittamisesta kohdistettiin toimijoihin, jotka tarjoavat tai toteuttavat tällaisia muutoksia. Samalla sääntelyllä pyrittiin katkaisemaan päästömanipulaatioihin perustuva liiketoiminta ja vähentämään päästömanipuloitujen ajoneuvojen käyttöä tieliikenteessä. Muutokset perustuivat arvioon siitä, että aiempi sääntely oli hajanaista ja vaikeasti valvottavaa, ja niiden tavoitteena oli liikenteen lähipäästöjen, erityisesti typenoksidin- ja hiukkaspäästöjen, vähentäminen. Vuoden 2023 kansalliset muutokset ovat olleet pääosin linjassa sittemmin Euro 7 -asetuksella vuonna 2024 säädettyjen seuraamussäännösten kanssa. Tiettyjä täsmennyksiä ajoneuvolain seuraamussääntelyyn kuitenkin tarvitaan.

3.2.2.2 Riippumattomat toimijat

Euro 7 -asetuksen 19 artiklalla on muutettu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 84 artiklan 1 kohtaa. Muutokset koskevat tarkennuksia, joiden tarkoitus on riippumattomien toimijoiden nimenomainen sisällyttäminen seuraamussääntelyn piiriin. Seuraamusten aineellinen sisältö säilyy ennallaan. Säännös ei itsessään määrittele seuraamusten sisältöä, mutta se poistaa tulkinnallisen epäselvyyden siitä, kuuluvatko edellä mainitun puiteasetuksen riippumattomat toimijat seuraamusjärjestelmän soveltamisalaan. Muutos poistaa tulkinnanvaraa kansallisessa toimeenpanossa. Riippumattomat toimijat eivät ole enää seuraamusten piirissä vain epäsuorasti tai tulkinnanvaraisesti talouden toimijoiden määritelmän kautta. Käytännössä säännös merkitsee, että jäsenvaltioiden on arvioitava, kattavatko voimassa olevat seuraamussäännökset myös riippumattomat toimijat. Riippumattomia toimijoita voivat EU-ajoneuvolainsäädännön yhteydessä olla esimerkiksi ajoneuvojen huolto- ja korjaustoimijat, varaosien ja laitteiden valmistajat ja jakelijat, ohjelmistojen, diagnostiikkavälineiden tai päästöjenhallintaan vaikuttavien komponenttien tarjoajat. Riippumaton toimija on määritelty autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 3 artiklan 45 kohdassa.

Lisäksi Euro 7 -asetuksen 19 artiklalla on lisätty autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 84 artiklaan uusi 3 b kohta, joka määrittää riippumattomia toimijoita koskevan vähimmäissisällön seuraamussääntelylle. Sen mukaan jäsenvaltioiden seuraamusjärjestelmän on vähintäänkin katettava tilanteet, joissa riippumattomat toimijat muuttavat ajoneuvoa tai sen järjestelmiä luvattomasti. Luvaton muuttaminen tunnistetaan siten puiteasetuksessa rikkomustyyppiksi, josta tulee kansallisesti määrätä seuraamuksia erityisesti riippumattomalle toimijalle muiden talouden toimijoiden lisäksi. Kohdan tarkoituksena on varmistaa, ettei seuraamusjärjestelmään jää aukkoa ajoneuvojen elinkaaren aikana tehtävien muutosten osalta, ja että vastuu kohdistuu myös niihin toimijoihin, jotka tosiasiallisesti suorittavat tai aiheuttavat vaatimustenvastaisia muutoksia ajoneuvoihin tai niiden järjestelmiin.

Euro 7 -asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa säädetään erityinen kielto tehdä luvattomia muutoksia kuluvaan reagenssia käyttävien järjestelmien ja pilaantumista rajoittavien järjestelmien toimintaan. Kielto koskee sekä talouden toimijoita että riippumattomia toimijoita. Ajoneuvolain 2 §:n 1 momentin 32 a kohdassa on jo nykyisin määritelty kansallisesti päästömanipulaatio. Päästömanipulaatiolla tarkoitetaan pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia. Ajoneuvolain 7 a §:n 4 momentissa on säädetty selventävästi, että liikenteessä käytettävään ajoneuvoon toteutettu päästömanipulaatio on kiellettyä ajoneuvon muuttamista. Asiallisesti päästömanipulaation määritelmä ja siihen liittyvä 7 a §:n 4 momentin kielto kattaa jo Euro 7 -asetuksen 12 artiklan 1 kohdan kiellon ajoneuvon tai sen järjestelmän muuttamisesta.

Ajoneuvolaki ei tällä hetkellä tunnista nimenomaisesti tai määritelmän tasolla talouden toimijasta erillistä riippumatonta toimijaa. Tämän johdosta on tarve selkeyttää seuraamussääntelyn kohdentumista myös riippumattomiin toimijoihin sekä niille asetettaviin seuraamuksiin. Talouden toimija on jo määritelty ajoneuvolain 2 §:n 1 momentin 43 kohdassa ja sillä tarkoitetaan ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen valmistajaa, valmistajan edustajaa, maahantuojaa tai jakelijaa. Ajoneuvolain seuraamussääntelyssä sanktioidut teonkuvat kohdistuvat nimenomaisesti talouden toimijaan, mutta sen määritelmän on katsottu sisältävän myös sellaiset toimijat, jotka Euro 7 -asetuksessa määritellään riippumattomiksi toimijoiksi.

Jotta ajoneuvolain seuraamussäännökset selvästi kattaisivat Euro 7 -asetuksen tarkoittamat tilanteet, joissa riippumattomat toimijat muuttavat ajoneuvoa tai sen järjestelmiä luvattomasti,

ajoneuvolain 2 §:n määritelmiin tulisi lisätä riippumattoman toimijan määritelmä. Samoin riippumaton toimija tulisi selvyuden vuoksi lisätä ajoneuvolain 6 a §:ään, joka koskee kieltoa myydä tai asentaa päästömanipulaation aiheuttavia järjestelmiä.

Ajoneuvolain 189 §:ssä säädetään talouden toimijalle määrättävästä seuraamusmaksusta. Kyseisen pykälän 1 momentin 6 kohdassa säädetään seuraamusmaksusta, jos toimija tahallaan tai huolimattomuudesta muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia taikka rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa. Asiallisesti säännöksessä on kyse myös Euro 7 -asetuksen tarkoittamasta ajoneuvon tai järjestelmän luvattomasta muuttamisesta. Riippumattomalle toimijalle määrättävästä ajoneuvon ja sen järjestelmän luvattomasta muuttamisesta koskevasta seuraamusmaksusta tulisi säätää ajoneuvolaissa omassa uudessa pykälässään, joka olisi sisällöltään sama kuin voimassa olevan ajoneuvolain 189 §:n 1 momentin 6 kohta.

3.2.2.3 Talouden toimijat ja luvaton muuttaminen

Euro 7 -asetuksen 19 artiklalla on lisätty autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 84 artiklan 3 kohtaan uusi c kohta. Kohdan keskeisin muutos on, että ajoneuvon ja sen järjestelmien luvaton muuttaminen on lisätty uutena nimenomaisena seuraamuksia edellyttävänä rikkomustyyppinä talouden toimijoiden osalta. Aiemmassa tekstissä seuraamusvelvoite rajoittui tiedonantovelvollisuuden rikkomiseen ja hyväksyntä- ja vaatimustenmukaisuusjärjestelmän kiertämiseen tai väärentämiseen. Tämä tarkoittaa, että talouden toimijan seuraamusvastuu ei enää rajoitu markkinoille saattamisvaiheeseen tai hyväksyntä- ja asiakirjaprosesseihin, vaan kattaa myös ajoneuvon tai sen järjestelmiin kohdistuvat myöhemmät muutokset, jos ne tehdään vastoin asetuksen vaatimuksia. Luvattoman muuttamisen nimenomainen sisällyttäminen poistaa tulkinnanvaraisuuden siitä, kuuluuko tällainen toiminta seuraamusjärjestelmän piiriin. Muutos velvoittaa jäsenvaltiot varmistamaan, että kansallinen lainsäädäntö mahdollistaa seuraamusten määräämisen myös tällaisissa tilanteissa. Keskeistä on varmistaa, etteivät talouden toimijat kierrä päästö- tai vaatimustenmukaisuussäätelyä ajoneuvon rakenteellisin tai teknisin muutoksin markkinoille saattamisen jälkeen. Seuraamusjärjestelmä tukee tyyppihyväksynnän valvontaa ja ajoneuvojen markkinavalvontaa. Luvattomiin muutoksiin voi edelleen soveltaa rinnakkaisesti muuta EU- tai kansallista säätelyä kuten liikennekelpoisuuteen liittyvää katsastus- ja tienvarsivalvonta säätelyä, joiden nojalla myös valvotaan vaatimustenmukaisuuden täyttymistä sen elinkaaren käyttövaiheessa.

Talouden toimijoiden kannalta luvattomien muutosten nimenomainen kieltö tarkoittaa, että Euro 7 -asetuksen perusteella seuraamusvastuu laajenee kattamaan myös ajoneuvojen ja niiden järjestelmien luvattomat muutokset, eikä rajoitu enää tiedonantoon ja hyväksyntämenettelyihin liittyviin rikkomuksiin. Muutos on sikäli merkittävä, koska se laajentaa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 84 artiklassa säädettyä jäsenvaltioiden seuraamusvelvoitetta ja vahvistaa säätelyn ulottumista ajoneuvon koko elinkaareen. Toisaalta ajoneuvolaissa jo säädetään 7 §:n 1 momentissa, että ajoneuvon on vastattava niitä vaatimuksia, joita siihen sovellettiin sen käyttöönoton ajankohtana, ellei ajoneuvolaissa toisin säädetä. Ajoneuvon muuttamisesta säädetään 7 a §:ssä. Kielletystä ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen muutoksesta talouden toimijalle määrättävästä seuraamusmaksusta säädetään ajoneuvolain 189 §:n 6 kohdassa. Talouden toimijoiden luvattomien muutosten nimenomainen kieltö ei täten vaadi muutoksia ajoneuvolain säädöksiin.

3.2.2.4 Luvaton muuttaminen ajoneuvolain seuraamuslajeissa

Voimassa olevan ajoneuvolain 189 §:n 1 momentin 5 kohta koskee talouden toimijaa, jos hän rikkoo päästörajoitusjärjestelmän toimintaa rajoittavan laitteen käyttöä koskevaa kieltoa. Euro VI -asetuksen 7 artiklan (kuluvaan reagenssin käyttöön perustuvia järjestelmiä koskevat velvoitteet) 1 kohdan mukaan ajoneuvojen valmistajat, korjaajat ja käyttäjät eivät saa tehdä muutoksia kuluvaan reagenssin käyttöön perustuviin järjestelmiin. Artiklan 2 kohdan mukaisesti ajoneuvojen käyttäjien on varmistettava, että ajoneuvoja ei ajeta ilman kuluvaan reagenssia.

Ajoneuvolain 194 §:ssä säädetään ajoneuvorikkomuksesta. Pykälän 1 momentin 13 kohdan mukaisesti ajoneuvorikkomuksesta on tuomittava sakkoon se, joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitettulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta ajaa ajoneuvoa ilman kuluvaan reagenssia Euro VI -asetuksen 7 artiklassa säädetyn kiellon vastaisesti. Tässä ajoneuvorikkomuksen teon kuvassa ei ole kyse päästömanipulaatiosta itsessään vaan käytöissäntelystä, joka rajautuu koskemaan Euro VI -asetuksen soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja. Muiden ajoneuvojen osalta päästömanipuloidun ajoneuvon käytöstä voidaan määrätä 195 §:n mukainen liikennevirhemaksu. Erona näiden säännösten välillä on, että liikennevirhemaksu voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Sakko Euro VI -asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa ajoneuvoa koskevasta ajoneuvorikkomuksesta voidaan määrätä myös ajoneuvon kuljettajalle.

Euro 7 -asetuksen vastaavuustaulukon mukaisesti asetuksen 12 artikla vastaa Euro VI -asetuksen 7 artiklaa, mutta Euro 7 -asetuksen 12 artiklassa ei ole vastaavaa käytöissäntelyä, joten Euro 7 -asetuksen osalta ei aiheudu muutostarpeita ajoneuvolain 194 §:ään.

3.2.2.5 Valmistajia koskevat uudet teonkuvat

Puiteasetuksen 84 artiklaan lisätty uusi 3 a kohta koskee valmistajiin kohdistuvia seuraamuksia ja täsmentää kuvauksia niistä vaatimustenmukaisuuden rikkomuksista, jotka tulee kattaa kansallisessa seuraamussääntelyssä.

Uuden 3 a kohdan a alakohdan mukaan valmistajille tulisi säätää seuraamus siitä, jos ne väärentävät päästöjä koskevan tyyppihyväksynnän käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta ilmentävien testituloksia. Käytönaikaisella vaatimustenmukaisuudella tarkoitetaan liikenteessä oleville ajoneuvoille, järjestelmille, erillisille teknisille yksiköille tai komponenteille Euro 7 -asetuksessa vahvistettujen kestävyysvaatimusten noudattamisen todentamiseksi toteutettavia toimia. Päästöjä koskevalla tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan EU-tyyppihyväksyntää, joka vastaa Euro 7 -asetuksessa vahvistettuja hallinnollisia säännöksiä ja teknisiä vaatimuksia hiilidioksi- ja epäpuhtauspäästöjen, polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen ja akun kestävyuden osalta.

Euro 7 -asetuksen 7 artiklassa säädetään päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään liittyvistä valmistajien velvollisuuksista. Artiklan 1 kohdassa ja asetuksen V liitteessä säädetään käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden testeistä, joita valmistajan itsensä lisäksi hyväksynnän myöntävä tyyppihyväksyntäviranomaisen suorittaa sen todentamiseksi, noudattavatko valmistajat tuotannon vaatimustenmukaisuutta ja käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskevia vaatimuksia. Myös komissio ja tunnustetut kolmannet osapuolet voivat suorittaa testejä tarpeen mukaan valinnaisesti. Euro 7 -asetuksen 7 artiklan 3 kohdan mukaan kansalliset viranomaiset voivat tehdä ajoneuvotyypin vaatimustenmukaisuuden todentamiseksi testejä tuotannon vaatimustenmukaisuuden, käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tai markkinavalvonnan aikana samaisen Euro 7 -asetuksen V liitteen mukaisesti. Koska Suomessa

ei tällä hetkellä tehdä autojen päästöhyväksyntöjä, ei tyyppihyväksyntäviranomainen eli Liikenne- ja viestintävirasto kyseisiä testejä Suomessa tee tai teetä. Markkinavalvontaviranomaisena virasto voisi kuitenkin testejä tehdä tarpeen niin vaatiessa.

Voimassa olevan ajoneuvolain 189 §:ssä säädettyyn talouden toimijalle määrättävään seuraamusmaksuun on sisällytetty kaikki muut EU-puiteasetuksissa mainitut teonkuvaukset paitsi ne, jotka koskevat väärentämistä. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 84 artiklan täytäntöönpanoa on käsitelty hallituksen esityksessä HE 177/2020 vp. Sen sisältämissä 189 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan, että asiakirjojen ja muiden todistuskappaleiden väärentäminen on jo säädetty rangaistavaksi rikoslain 33 luvun 1–3 §:ssä. Luvun 6 §:n mukaan todistuskappaleena pidetään muun muassa asiakirjaa, merkkiä, leimaa, rekisterikilpeä, teknistä tallennetta ja automaattiseen tietojenkäsittelyyn soveltuvaa tallennetta, joten käsite kattaa myös ajoneuvojen hyväksyntään liittyvät merkinnät ja testitulokset. Tältä osin autojen ja niiden puiteasetuksen 84 artiklan väärentämiseen liittyviä seuraamuksia koskeva vaatimus sisältyy jo rikoslakiin ja soveltamisalaan kuuluu myös päästöjä koskevan tyyppihyväksynnän mukaisten käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta ilmentävien testitulosten väärentäminen.

Kahdessa muussa puiteasetuksen 84 artiklaan lisätyssä uudessa 3 a kohdan alakohdassa eli b ja c alakohdassa säädetään, että seuraamuksia on määrättävä siitä, jos ajoneuvot on suunniteltu, valmistettu tai koottu siten, että niissä on manipulointilaitteita tai -strategioita, joiden seurauksena vaatimustenvastainen ajoneuvo näyttää asetuksen vaatimukset täyttävältä, sekä siitä, jos M- ja N-luokkien ajoneuvot on suunniteltu, valmistettu tai koottu ilman vaadittuja järjestelmiä, joiden tarkoituksena on varoittaa kuljettajaa liiallisista pakokaasupäästöistä tai reagenssin (esim. urean) vähydestä. Kyseessä olisi käytännössä tilanne, jossa valmistaja nimenomaan valmistaisi uutena auton, joka on päästömanipuloitu.

Ajoneuvolain 189 §:n 5 kohdassa säädetään, että talouden toimija, joita määritelmän mukaan valmistajatkin ovat, voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo päästörajoitusjärjestelmän toimintaa rajoittavan laitteen käyttöä koskevaa kieltoa tai päästörajoitusjärjestelmän muuttamista tyyppihyväksynnän vaatimusten vastaiseksi koskevaa kieltoa. Kyseisessä kohdassa on listattu viittaukset oleellisiin EU-asetuksiin ja niiden artikloihin, joissa kiellosta säädetään. Listaukseen tulisi lisätä Euro 7 -asetus uutena kohtana ja viittaus sen 4 artiklan 5 ja 6 kohtiin, joissa säädetään edellä mainittuihin b- ja c- alakohtiin liittyvistä kielloista. Lisäksi 5 kohdan johdantolauseetta tulisi täsmentää siten, että se kattaa myös suunnittelun, valmistuksen ja kokoamisen selvyyden vuoksi.

3.2.3 Euro 7 -asetuksen edellyttämät muutokset verolainsäädäntöön

Euro 6 -asetuksen nojalla on annettu komission asetus (EU) 2017/1151 moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta. Se asettaa henkilö- ja pakettiautojen tyyppihyväksynnässä sovellettavan maailmanlaajuisen yhdenmukaistetun kevyiden ajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän muun muassa hiilidioksidipäästöille (CO₂). Tämä testimenetelmä tunnetaan yleisemmin WLTP-testimenetelmänä (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure) ja sitä on sovellettu uusien ajoneuvojen hyväksynnässä vaiheittain vuodesta 2017 alkaen. Suomessa hyödynnetään WLTP-testimenetelmällä laskettuja CO₂-arvoja henkilö- ja

pakettiautojen autoverotuksessa. Yksittäisen ajoneuvon saama CO₂-arvo määrittää autoveron määrän uusilla autoilla.

Autoverolain (777/2020) 10 §:ssä säädetään uudesta henkilöautosta ja uudesta pakettiautosta suoritettavasta verosta. Pykälän 1 momentin mukaisesti uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 tai 1 A mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 11 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty EU:n lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritetty edellä mainitulla WLTP-testimenetelmällä.

Euro 7 -asetus kumoo edellä mainitun komission asetuksen (EU) 2017/1151, johon autoverolaissa viitataan, mutta vasta 1.6.2030. Uusien henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvotyyppiin tullaan kuitenkin soveltamaan Euro 7 -asetusta 29.11.2026 lähtien ja kaikkiin uusiin ensirekisteröitäviin autoihin 29.11.2027 lähtien. Komissio on antanut 25.7.2025 uuden täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2025/1706, jonka liitteessä XXI on vastaavat säännökset WLTP-testimenetelmän käytöstä kuin komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI. Mittausmenetelmään ei tule sisällöllisiä muutoksia, mutta sen säädösperusta muuttuu siirryttäessä Euro 6 -autoista Euro 7 -autoihin. Autoverolaki ei tällä hetkellä tunnista tulevaa säädösperustan muutosta, joten autoverolain 10 §:ää tulisi tältä osin muuttaa, jotta autoverotuksen veroperusteet säilyvät täsmällisinä.

Myös ajoneuvoverolakia (1281/2003) olisi tarkistettava edellä mainitun komission asetuksen johdosta. Ajoneuvoverolain 10 §:ssä säädetään henkilö- ja pakettiauton sekä erikoisauton, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa, perusverosta. Veron määrä määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty EU:n lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritetty autoverolain nykytilan kuvauksen kohdalla kuvatulla WLTP-testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon ja myös, jos liikenneasioiden rekisterissä ei ole tietoa auton hiilidioksidipäästöstä. Samoin kuin autoverolaki, myöskään ajoneuvoverolaki ei tällä hetkellä tunnista tulevaa komission asetuksesta johtuvaa säädösperustan muutosta, joten ajoneuvoverolain 10 §:ää tulisi tältä osin muuttaa, jotta ajoneuvoverotuksen veroperusteet säilyvät täsmällisinä.

3.3 Rekisteröintitodistuksen I osan antaminen

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut rekisteröintitodistuksen I osan antamisen käytäntöjen yksinkertaistamista ja selkeyttämistä. Tuottavuusohjelman yhteydessä Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut paperisen rekisteröintitodistuksen I osan eli ns. teknisen osan maksullisuutta ja antamista raskaan kaluston rekisteröinnin yhteydessä. Ajoneuvon omistaja tai haltija on aiemmin saanut paperisen I osan maksutta, vaikka sen tuottamisesta syntyy kustannuksia. Maksuttomuudella on haluttu tukea todistuksen helppoa saatavuutta. Todistuksen I osan tosiasiallinen käyttötarve on vähentynyt digitaalisten ratkaisujen myötä, eikä maksuttomuudelle ole enää perustetta. Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annettussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1337/2025) I osan maksuttomuudesta on luovuttu ja asiakashinnoiksi säädetään kustannusvastaavuutta vastaava summa. Maksumuutos tuli voimaan vuoden 2026 alusta. Muutos on vähentänyt pyydettyjen I osien määrän noin kolmasosaan, kun verrataan vuoden 2025 ja vuoden 2026 tammi-maaliskuuden määriä. Luopuminen rekisteröintitodistuksen I osan automaattisesta

antamisesta rekisteri-ilmoituksen yhteydessä raskaille ajoneuvoille olisi linjassa tämän maksuasetusmuutosten kanssa.

Voimassa olevan ajoneuvolain 96 §:n mukaisesti rekisteröintitodistuksen I osa annetaan määräaikaikatsastuksen tai muun katsastuksen lisäksi rekisteri-ilmoituksen yhteydessä ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Tällaisia ajoneuvoja ovat käytännössä M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvot sekä vastaavat vanhemmat ajoneuvoluokat. Vastaavaa sääntelyä ei ole muista ajoneuvoista, eikä sääntelyllä katsota olevan saavutettavissa sellaista hyötyä, jota säännöksellä on tavoiteltu, erityisesti ympäristönäkökulmat sekä sähköisten palveluiden kehittyminen ja yleistyminen huomioon ottaen. Voimassa olevan sääntelyn tarkoituksena on ollut ensisijaisesti yksinkertaistaa menettelyä ammatiliikenteen osalta, mutta sähköisen asioinnin palveluiden kehityksen myötä säännöksen tarveperusteinen käyttöala on ajan myötä kaventunut. Automaattista paperitodistuksen tulostusta ole tarkoituksenmukaista jatkaa erityisesti siitä aiheutuvien kielteisten ympäristövaikutusten ja kustannusten takia.

Vastaava esitys on annettu eduskunnalle jo aiemmin (HE 291/2022 vp). Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta kuitenkin muutti tuolloin ehdotetun pykälän 1 momenttia siten, että rekisteröintitodistuksen I osan tulostamista rekisteri-ilmoitusten yhteydessä jatkettiin massaltaan yli 3 500 kg:n ajoneuvojen omistajille tai haltijoille samalla tavoin kuin nykyisinkin. Esitys on perusteltua uudistaa nyt, jotta tuottavuusohjelman tavoitteita voitaisiin edistää. Kustannussäästöjen lisäksi muutos yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa rekisteröintitodistuksen antamisen menettelyitä, viestintää sekä tietojärjestelmätoteutuksia.

3.4 Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut yhdessä Poliisihallituksen kanssa oikeushenkilöiden omistamien tai hallinnoimien ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevan sääntelyn selkeyttämistarpeita. Viranomaisten välillä on keskusteltu tulevaisuuden viestinnällistä ja tietojärjestelmällisistä toimenpiteistä käyttövastaavatioiden kattavuuden parantamiseksi liikenneasioiden rekisterissä. Samassa yhteydessä ajoneuvolain säädöksissä on havaittu selkeyttämistarvetta. Toiminnan laadun parantuminen voisi johtaa poliisityön tehostumiseen, kun käyttövastaavatioidet löytyisivät rekisteristä nykyistä kattavammin. Valmistelussa ei ole arvioitu rahamääräisiä vaikutuksia.

Nykyään ajoneuvon omistajana tai haltijana toimiva oikeushenkilö taikka sen käyttövastaava ilmoittaa käyttövastaavatioiden liikenneasioiden rekisteriin oikeushenkilökohtaisesti. Käytännössä yhdellä oikeushenkilöllä voi siten olla vain yksi käyttövastaava autojen määrästä riippumatta. Käyttövastaavan on oltava oikeushenkilön nimiin rekisteröidyn auton tai autojen pääasiallinen kuljettaja, mutta jos pääasiallista kuljettajaa ei ole, käyttövastaavalla on oltava tiedot autojen kuljettajista. Käyttövastaavan ilmoitusvelvollisuutta koskevat ajoneuvolain säännökset ovat tulkinnallisia, eikä käyttövastaavan määritelmä vastaa täysin nykykäytäntöä.

Käytännössä oikeushenkilö päättää itse, kuka toimii sen autojen käyttövastaavana. Ajoneuvolain 83 §:ssä säädetään kuitenkin käyttövastaavalle itselleen velvollisuus ilmoittaa käyttövastaavan tiedot ja myöhemmät muutokset tietoihin, vaikka tämä on ensisijaisesti oikeushenkilön velvollisuus. Sääntely ei siis anna täysin oikeaa kuvaa oikeushenkilön vastuusta ilmoituksen tekemisessä. Pykälässä ei suoraan säädetä oikeushenkilölle velvollisuutta huolehtia siitä, että käyttövastaava on ilmoitettu.

Ajoneuvolain 90 §:ssä säädetään käyttövastaavasta niin, että se tulisi ilmoittaa ajoneuvokohtaisesti. Ajoneuvolaissa käyttövastaavalla tarkoitetaan oikeushenkilön yhteishenkilöä, jos auton omistaja tai haltija ei ole luonnollinen henkilö. Velvollisuus ilmoittaa käyttövastaava on ollut voimassa jo vuodesta 2006 lähtien (ks. HE 16/2005 vp).

Ajoneuvolain ensirekisteröintiä koskevassa 95 §:ssä, ajoneuvon muutosrekisteröintiä koskevassa 108 §:ssä ja liikennekäytön edellytyksiä koskevassa 114 §:ssä säädetään käyttövastaavatiedon ilmoittaminen edellytykseksi ensi- ja muutosrekisteröinnin tekemiselle sekä liikennekäyttöönnotolle. Käytännössä vaatimusta on ollut haasteellista sanktioida, koska velvollisuutta ilmoittaa käyttövastaava ei ole suoraan säädetty oikeushenkilölle vaan käyttövastaavalle itselleen. Tilanteissa, joissa käyttövastaava puuttuu, on ilmoitusvelvollisuuden nykysääntelyn mukaan laiminlyönyt käyttövastaava, eli henkilö, jonka tiedot puuttuvat liikenneasioiden rekisteristä. Vastuuepäselvyyden takia säännösten ei ole nähty mahdollistavan ensi- tai muutosrekisteröinnin tai liikennekäytön estämistä.

Käyttövastaavatietoa tarvitaan erityisesti poliisin automaattisessa liikennevalvonnassa, jossa esimerkiksi ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu määrätään käyttövastaavalle tai liikennerikoksen esitutkinnassa asian selvittäminen aloitetaan käyttövastaavasta. Yksi käyttövastaavan tärkeimmistä tehtävistä on tietää, kenen käytössä oikeushenkilön omistama tai hallitsema auto on ollut liikennerikoksen tai -rikkomuksen tekohetkellä. Käyttövastaava toimii yhteishenkilönä poliisille sen selvittäessä autolla tehtyjä rikoksia ja rikkomuksia.

Nykytilan haaste on laajasti puuttuvat käyttövastaavatiedot. Käyttövastaavatieto puuttuu noin 80 %:lta oikeushenkilöistä. Käyttövastaavatiedon ilmoittamatta jättämiseen ei ole toimivaa seuraamusta oikeushenkilöille, eikä oikeushenkilön ilmoitusvelvollisuutta ole säädetty riittävällä tarkkuudella. Lisäksi ajoneuvolain käyttövastaavan ajoneuvokohtainen määritelmä luo tulkintahaasteita.

3.5 Katsastuksen valvontamaksun korottaminen

3.5.1 Johdanto

Osana valtion tuottavuusohjelman arviointia Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut katsastuksen valvontamaksun suuruutta suhteessa maksulla katettaviin kustannuksiin. Maksu ei ole muuttunut kymmeneen vuoteen, joten viimeisen kymmenen vuoden kustannuskehitystä ja tehtävien työmäärään vaikuttaneita muutoksia ei ole huomioitu maksun suuruudessa. Katsastustoiminnan valvontamaksusta annettu laki (960/2013) tuli voimaan 1.7.2014. Lain mukaan katsastustoiminnan valvontamaksua kerätään valtiolle ajoneuvoturvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, katsastuksen tukitoimintoja, kehittämistä ja valvontaa sekä ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämiseen katsastustehtäviä varten.

Katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain voimaan tullessa valvontamaksun suuruus oli vuoden 2014 alusta 2,90 euroa jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Vuoden 2015 alusta lukien maksun määrää laskettiin 2,90 eurosta 2,20 euroon. Maksun määrän muutos perustui tarkentuneisiin arvioihin valvonnan kustannuksista (HE 144/2014 vp). Maksun määrää ei ole sittemmin muutettu.

Katsastuksen valvontamaksun nykyinen suuruus perustuu siten vuoden 2015 kustannustasoon, tuolloin arvioituun katsastusten määrään sekä niistä aiheutuviin tehtäviin, joita varten maksua kerätään.

Kustannustason muutosta havainnollistaa muun muassa Tilastokeskuksen ylläpitämä julkisten menojen hintaindeksi. Indeksien perusvuonna 2015 kustannusindeksi oli 100. Indeksien menolajeittain tarkasteltuna on noussut vuoteen 2024 mennessä arvoon 119, mikä merkitsee noin 19 prosentin kustannusten kasvua. Nykyinen hinta ei ole seurannut tätä kehitystä, minkä vuoksi hinnan tarkistaminen on tarpeen. Indeksien mukainen suora korjaus nostaisi hinnan 2,20 eurosta noin 2,62 euroon. Sen lisäksi valvontamaksun suuruutta voidaan arvioida myös muiden tekijöiden näkökulmasta. Keskeistä on arvioida viimeisen 10 vuoden aikana tapahtuneet muutokset katsastuksen valvontamaksusta annetun lain tarkoittamissa toiminnoissa, joita varten valvontamaksua kerätään sekä suhteessa vähentyneeseen katsastusten määrään.

3.5.2 Ajoneuvoturvallisuuteen liittyvien tehtävien ja valvonnan kehitys

Ajoneuvojen katsastusta koskevia säännöksiä ja määräyksiä on vuoden 2015 jälkeen muutettu useita kertoja osittain EU- ja kansainvälisen sääntelyn takia. Tällaisia muutoksia ovat olleet muun muassa alle 10-vuotiaiden henkilö- ja pakettiautojen katsastusvälin harventaminen ja siirtyminen niin sanottuun rullaavaan katsastusajankohdan määräytymiseen. Lisäksi määräaikaikatsastuksessa tarkastettaviin kohteisiin, tehtäviin tarkastuksiin ja vikojen ja puutteiden arvosteluperusteisiin on tullut useita muutoksia vuoden 2015 jälkeen, kuten sähkö-, hybridi- ja kaasujoneuvojen lisätarkastukset ja pakokaasupäästöjen tarkastamisen muutokset.

Muutoksilla on ollut vaikutuksia katsastuslupien ja katsastustoimipaikkojen määrään, määräaikaikatsastusmääriin sekä määräaikaikatsastusten painottumiseen yhä iäkkäämpien ajoneuvojen määräaikaikatsastuksiin.

Vuoden 2013 lopussa katsastustoimipaikkojen lukumäärä on ollut 379 kpl, vuoden 2014 lopussa 444 kpl ja vuoden 2024 lopussa 611 kpl. Katsastustoimialan kehityksen ja lakiuudistusten myötä valvottavien katsastustoimipaikkojen määrä on kasvanut vuoden 2013 lopusta vuoden 2024 loppuun mennessä 232 katsastustoimipaikalla. Prosentuaalisesti kasvu on 61,2 %.

Saman aikajakson aikana vastaavasti määräaikaikatsastusten määrä on pääasiassa määräaikaikatsastuksen aikavälien harventamisen vuoksi laskenut. Vuonna 2013 määräaikaikatsastusten määrä on ollut 2 667 939 kpl, vuonna 2014 määrä on ollut 2 711 394 kpl. Vuonna 2017 ennen katsastusajankohdan vaikuttaneen lakiuudistuksen voimaantuloa määräaikaikatsastusten määrä on ollut 2 777 241 kpl ja vuonna 2024 määrä on ollut 2 619 128 kpl. Verrattaessa määrän muutosta vuosien 2017 ja 2024 välillä, on katsastusten vuosittainen määrä laskenut 158 113 kpl. Prosentuaalisesti lasku on noin 6 %. Kun prosentuaalinen muutos huomioidaan kaikkien katsastusten ja jälkitarkastusten määrässä, on pudotus vuoden 2014 arvioidusta 3 300 000 kappaleesta noin 3 100 000 kappaleeseen. Tällä on noin 440 000 euron suora vaikutus katsastustoiminnan valvontamaksuna vuosittain perittävään kertymään.

Valvonnan toimintoja on tehostettu ja valvontamenetelmiä kehitetään jatkuvasti. Näiden toimien johdosta valvontaa on voitu lisätä pienillä resurssimuutoksilla. Valvovien virkamiesten määrä on kasvanut yhdellä, vaikka valvonnan tarve on lisääntynyt ja valvontakäyntien määrä on kasvanut kaksinkertaiseksi.

3.5.3 Katsastustoiminnan tukitoiminnot ja rekisterinpito

Katsastustoiminnan valvontamaksua kannetaan varsinaisten katsastuksen valvontatehtävien lisäksi katsastuksen tukitoimintoja ja kehittämistä sekä ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämiseen katsastustehtäviä varten. Liikenne- ja viestintävirastolle katsastuksen tukitoimintoihin kuuluu muun muassa katsastuslupien hallinnointia, katsastajien ja kansalaisten

neuvontaa paitsi määräaikaikatsastuksiin myös ajoneuvojen rakenteen muuttamiseen sekä maahantuontiin liittyvissä muutos- ja rekisteröintikatsastuksia koskevilla kysymyksillä.

Katsastuslupien hallinnointiin liittyvä työ on lisääntynyt paitsi katsastustoimipaikkojen lisääntymisen myötä, myös siksi, että ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetulla lailla katsastusluvut muuttuivat määräaikaikaisista toistaiseksi voimassa oleviksi. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle tuli velvoite tarkistaa vähintään viiden vuoden välein, että katsastus- tai jatkokoulutusluvan haltijat edelleen täyttävät luvan myöntämisen edellytykset.

Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti ja komission täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1014/2010, (EU) N:o 293/2012, (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 ja ajoneuvolain 152 a §:n mukaisesti toukokuusta 2023 alkaen on määräaikaikatsastuksessa kerätty 2021 tai sen jälkeen rekisteröidyistä uusista henkilöautoista ja pakettiautoista ajoneuvojen todellisia ajo-olosuhteita edustavat kulutustiedot ja ajoneuvon valmistenumerot. Tiedot toimitetaan katsastustoimipaikalta Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on toimitettava ne edelleen komissiolle vuosittain. Keräämisvelvoite on edellyttänyt tiedonsiirtoratkaisun kehittämistä katsastustoimipaikoilta Liikenne- ja viestintävirastoon sekä uutta tietokantaa tiedoille Liikenne- ja viestintävirastossa. Ajonaikaisten kulutustietojen kerääminen oli kokonaan uusi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Muutokset ovat lisänneet lupien hallinnointiin ja tukitoimintoihin käytettävää työmäärää ja ovat vaatineet tietojärjestelmien kehittämistä ja ylläpitoa sekä Liikenne- ja viestintävirastossa että katsastustoimipaikoilla.

3.6 Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto

Autojen jarrujen teknisiä vaatimuksia koskeviin YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) E-sääntöihin 13 ja 13-H on päätetty marraskuussa 2024 julkaista muutossarjoja, joilla sallitaan autojen jarrujen sähköinen voimansiirto. Autojen jarrujen käyttämiseen tarvittava voima välitetään nykyisin pyörille kevyissä (enimmäismassa $\leq 7,5$ t) autoissa pääsääntöisesti hydraulisesti ja raskaissa paineilman välityksellä. Molempiin tulee uudeksi vaihtoehdoksi sähköinen voimansiirto (Electric Transmission Braking System, ETBS-jarrut). Järjestelmä tulee yleistymään nopeasti uusissa ajoneuvoissa ja ajoneuvovalmistajien arvion mukaan siitä tulee jatkossa auton jarrujen yleisin toteutus tapa. Muutosesityksiä on käsitelty UNECE:n alaisen työryhmän WP.29:n GRVA-alatyöryhmässä, johon Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut. E-sääntöjen muutokset on hyväksytty marraskuun 2024 WP.29-kokouksessa ja niitä on saanut soveltaa 13.6.2025 alkaen. Ensimmäisten ETBS-jarruilla varustettujen autojen tuloa markkinoille odotetaan kuitenkin aikaisintaan vuoden 2026 lopulla. E-säännöt perustuvat Geneven vuoden 1958 sopimukseen, joka on EU:n ratifioima sopimus (neuvoston päätös 97/836/EY). Euroopan komissio edustaa koko unionia WP.29:n kokouksissa ja hyväksyttää äänestysmandaatin aina neuvostossa. Vaikka E-säännöt ovat teknisiä standardeja ja pannaan täytäntöön EU-asetuksilla, olisi Suomen lainsäädäntöä muutettava niin, että huomioidaan ETBS-jarrut hydraulisten ja paineilmajarrujen ohella.

Raskaan kaluston paineilmajarrujen korjaus- ja muutostöiden luvanvaraisuus perustuu nykyisin ajoneuvolaissa ja ajoneuvoista annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädettyihin vaatimuksiin. Paineilmajarrujen virheellinen muutos tai korjaus voi johtaa jarrutehon virheelliseen jakautumiseen ajoneuvon akseleiden välillä, jarrujen häviämiseen tai hallitsemattomaan lukkiutumiseen, mikä vaarantaa välittömästi yleisen liikenneturvallisuuden. Muutostyöt vaativat järjestelmäkohtaista osaamista ja erikoistyökaluja. Luvanvaraisuus

edesauttaa sitä, että työn suorittajalla on tarvittava osaaminen ja yrityksellä vastuuhenkilö sekä asianmukaiset työvälineet ja testauslaitteet. Viranomaisella eli Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus valvoa toimintaa ja tarvittaessa peruttaa myöntämänsä lupa.

ETBS-jarrut tulevat ajoneuvovalmistajilta saatujen tietojen mukaan yleistymään nopeasti autoissa. Raskaiden autojen ETBS-jarrujen virheelliseen toimintaan liittyy pääosin samoja riskejä kuin paineilmajarrujen virheelliseen toimintaan, joten myös niiden korjaamiseen ja muuttamiseen tulisi edellyttää lupaa Liikenne- ja viestintävirastolta.

ETBS-jarrujen yleistymisen taustalla on autojen sähköisten voimalinjojen yleistyminen ja sähkökäyttöisillä jarruilla erityisesti paineilmajarruihin verrattuna saavutettava nopeampi toiminta. Kehitys myös tehostaa jarrutusenergian talteenottoa hybridi- ja sähköautoilla. Lisäksi kuljettajaa avustavien ja automaattisten järjestelmien toiminta saadaan paremmaksi, koska jarruja voidaan käyttää pienemmällä viiveellä ja jarrut saadaan toimimaan optimaalisesti. Jarrujen käyttämiseen tarvittava energia ja siitä aiheutuva melu vähenee. Jarrujärjestelmän tekninen toteutus on yksikertaisempaa ja etenkin raskaiden autojen tilaa vievistä paineilmasäiliöistä päästään pääosin eroon, jolloin saadaan tilaa esimerkiksi akuille. Ensimmäisten uudentyypisellä jarrujärjestelmällä varustettujen autojen käyttöönotto tapahtuu vuoden 2026 tai 2027 aikana. Tällä hetkellä tieliikennelaki, ajoneuvolaki ja ajoneuvoasetus eivät huomioi ETBS-jarruja nykyisten hydraulisten ja paineilmajarrujen ohella. Edellä mainittuja säädöksiä olisi muutettava niin, että niissä huomioidaan teknologian kehitys.

Ajoneuvolain 180 §:n 2 momentin ja 182 §:n mukaan raskaiden ajoneuvojen (M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokat) paineilmajarrujärjestelmien korjaukseen on hankittava lupa Liikenne- ja viestintävirastolta. Ajoneuvolakia koskevan hallituksen esityksen (HE 177/2020 vp) perusteluiden mukaisesti raskaiden ajoneuvojen paineilmajarrujärjestelmien korjauslupavaatimus perustuu järjestelmien monimutkaisuuteen ja toisaalta suureen merkitykseen turvallisuuden kannalta. Voimassa olevat ajoneuvolain jarrukorjaamoluovia koskevat säännökset eivät koske sähkökäyttöisiä jarruja, vaikka pääosin sama järjestelmien monimutkaisuus ja vaikutus turvallisuuteen koskee myös raskaiden ajoneuvojen sähkökäyttöisiä jarruja.

Ajoneuvolain 180 §:n 5 momentin valtuuden mukaan valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ilman lupaa suoritettavista asennus- ja korjaustöistä sekä luvan oikeuttamista korjaustöistä. Valtuutta käytetään ajoneuvoista annetussa valtioneuvoston asetuksessa, jossa olisi huomioitava myös ETBS-jarrujen korjaus- ja muutostyöt.

Tieliikennelain 150 §:ssä säädetään moottorikäyttöisen ja hinattavan ajoneuvon yhdistelmän yleisistä kytkentäsäännöistä tieliikenteessä. Pykälän 2 momentin 4 kohdassa säädetään, että ajoneuvoyhdistelmässä ajoneuvojen sähkö- ja paineilmajarrujen on oltava yhteen sovitettujen säännösten ja määräysten mukaisesti. Kohdassa käytetään termiä sähköjarru, jolla tarkoitetaan lähinnä EBS-jarruja eli sähköohjattuja paineilmajarruja. ETBS-jarruilla varustetussa autossa, joka on hyväksytty raskaan perävaunun vetoon, on jarruja koskevassa E-säännössä nro 13 säädetyn mukaisesti oltava myös paineilmajärjestelmä, jolla käytetään ja vikatilanteessa myös ohjataan perävaunun jarruja. Perävaunun jarruja ohjataan kuitenkin normaalitilanteessa ETBS-jarrujen kautta sähköisesti. E-säännössä nro 13 ei toistaiseksi sallita ETBS-jarruja perävaunuihin, joten edellä kuvattu autossa olevien ETBS-jarrujen ja perävaunussa olevien paineilmajarrujen muodostama yhdistelmä on mainitussa tieliikennelain säännöksessä tarkoitettu kytkentä, jossa ajoneuvojen jarrujen on toimittava E-säännössä nro 13 edellytetyllä tavalla, jotta ajoneuvoyhdistelmän jarrut ovat vaatimusten mukaiset. Raskaissa perävaunuissa käytettävät jarrut ovat nykyisin lähes poikkeuksetta sähköohjattuja paineilmajarruja (EBS), mutta ETBS-jarruilla varustettuun autoon, joka on hyväksytty paineilmajarruilla varustetun

perävaunun vetoon, saa kytkeä myös vanhempaa tekniikkaa olevilla lukkiutumattomilla paineilmajarruilla (ABS) varustetun perävaunun. Ajoneuvoyhdistelmän jarrujen sovitusta tarkastetaan määräraikaiskatsastuksessa.

Tieliikennelain 150 §:n 3 momentissa säädetään EBS-jarrut pakollisiksi tietyissä pitkissä ajoneuvoyhdistelmissä. Säännöksissä ei sallita ETBS-jarruja vaihtoehdoksi EBS-jarruille, ja niitä tulisi päivittää niin, että teknologinen kehitys huomioidaan.

3.7 Erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat ajoneuvojärjestelmät

Ajoneuvoissa olevan automaation määrä ja laatu on jatkanut yhä kehittymistään. Ajoneuvoissa on käytetty erilaisia kuljettajaa avustavia ADAS-järjestelmiä (Advanced Driver Assistance Systems) jo varsin pitkään, ja ne ovat yleisesti tunnettuja. Tällaisia ovat muun muassa vakionopeuden säätimet ja kaistavahdit.

Kuljettajaa avustavia järjestelmiä koskeva YK:n Euroopan talouskomission UNECE:n E-sääntö No. 171 koskee yhä kehittyneempiä ja edelleen kehittyviä kuljettajaa avustavia järjestelmiä, joita kutsutaan DCAS-järjestelmiksi (Driver Control Assistance System). Tämä E-sääntö pyrkii mahdollistamaan erilaisten innovaatioiden markkinoille tulon ja antamaan valmistajille mahdollisuuksia toteuttaa erilaisia toteutustapoja sekä erilaisia avustimien kokonaisuuksia eri hintaluokan ajoneuvoihin.

Edellä mainitun E-säännön ensimmäinen vaihe on jo voimassa, eikä sen mukaisissa DCAS-järjestelmissä ole merkittävää eroavuutta muihin kuljettajaa avustaviin järjestelmiin verrattuna. Kuljettaja ei muun muassa voi irrottaa käsiään ohjauspyörästä pitkäksi aikaa ilman järjestelmän tekemään hälytystä.

Toisen sukupolven DCAS-järjestelmiä koskeva E-säännön muutos on sekin ollut voimassa syksystä 2025, ja Euroopan komissio on katsonut, että se on sellaisenaan voimassa myös EU:ssa. Sen mukaisia tyyppihyväksyntöjä on annettu toistaiseksi muutamia. E-sääntö mahdollistaa järjestelmän toteuttamisen siten, että moottoritiellä kuljettajan ei tarvitse ajon aikana pitää käsiä ohjauspyörässä. Järjestelmä vaikuttaa tällöin auton ohjaukseen ainoastaan pitääkseen sen kaistallaan. Toinen sukupolvi mahdollistaa järjestelmän toteuttamisen myös niin, että se voi vaikuttaa auton ohjaukseen tekemällä kaistanvaihtoja, mutta tällöin kuljettajan on pidettävä ratista kiinni.

Valmisteilla oleva E-säännön seuraava muutos sallisi käsien irti pitämisen ohjauspyörästä moottoriteillä ja sen kaltaisissa olosuhteissa. Moottoriteiden kaltaisia olosuhteita ovat useampikaistaiset tiet, joilla nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. Lisäksi ajoneuvo voisi tehdä itsenäisiä kaistanvaihtoja näissä olosuhteissa ilman kuljettajan fyysistä osallistumista ajotehtävään. Samalla sääntö sisältäisi tiukemmat vaatimukset kuljettajan valppaana olon seurannalle.

Muutosesityksiä on käsitelty UNECEn alaisessa ajoneuvoteknisessä työryhmässä (WP.29), johon Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut. E-säännön muutoksen lopullisen hyväksynnän odotetaan tapahtuvan WP.29:n kesäkuun kokouksessa. Se tulisi tällöin voimaan loppuvuodesta 2026. Osaksi EU:n tyyppihyväksyntäsäännöstöä se tulee alkuvuonna 2027.

EU:n tyyppihyväksyntäsäännöstöön kuuluvan vakiintuneen lainsäädännön lisäksi Euroopan Unionissa on mahdollista tuoda markkinoille erilaisia teknisiä ratkaisuja hyödyntäen autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa olevaa 39 artiklaa, jolla mahdollistetaan uusille tekniikoille tai uusille ratkaisuille myönnettäviä vapautuksia. Artiklan mukaan hyväksytyt uusi

tekniikka tai ratkaisu täytyy tyyppihyväksynnän yhteydessä osoittaa olevan turvallisuuden ja ympäristönsuojelun osalta vähintään vastaavalla tasolla kuin vakiintuneen lainsäädännön kautta markkinoille saatettava tekniikka.

Suomessa ei ole toistaiseksi annettu yleistä automaattisia ajoneuvoja koskevaa sääntelyä. Vuonna 2023 ajoneuvolakia täydennettiin siten, että siihen sisällytettiin automaattisen ajojärjestelmän määritelmä, sekä lisättiin tällaisilla järjestelmillä varustettujen ajoneuvojen testaamista koekilvillä koskeva 116 a § ja kevyitä automaattisia tavarankuljettimia koskeva 29 a § (laki ajoneuvolain muuttamisesta 493/2023). Tässä yhteydessä ei kuitenkaan tehty muutoksia tieliikennelaissa määriteltyihin kuljettajan velvollisuuksiin ja vastuisiin. Parhailaan käynnissä on valmistelu, jonka tavoitteena on säännellä automaattisten ajoneuvojen käyttöä liikenteessä (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM032:00/2021>). Hankkeessa valmistellaan Wienin kansainvälisen tieliikennesopimukseen (SopS 30/1986) lisätyn 34 bis artiklan sallimat kansalliset säännökset, joiden avulla tehdään mahdolliseksi automaattisten ajojärjestelmien käyttö ilman kuljettajaa.

Suomen lainsäädännössä ei myöskään ole erityisiä kuljettajaa avustaviin ajoneuvojärjestelmiin liittyviä säännöksiä. Itsestään selvä lähtökohta on ollut, että kaikki ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät velvollisuudet kohdistuvat kuljettajaan myös silloin, kun kuljettaja käyttää ajoneuvon kuljettajaa avustavia järjestelmiä. Tällöin myös kuljettajaan kohdistuvat vastuut pätevät muuttumattomina.

Kuljettajaa avustavien järjestelmien kehittyessä yhä kohti varsinaisia automaattisia ajojärjestelmiä kokemus ajoneuvon kuljettamisesta muuttuu. Ollaan tilanteessa, jossa kuljettajan ei välttämättä tarvitse tehdä fyysisiä toimenpiteitä ajoneuvon ohjaamiseksi liikenteessä, kuten kääntää rattia tai painaa jarrua. Jo nykyään kehittyneet kuljettajaa avustavat järjestelmät voivat hoitaa näitä niin sanottuja dynaamisia ajotehtäviä kuljettajan puolesta, ja jatkossa mahdollistuu muun muassa käsien irti pitäminen ratista pidempiaikaisesti. Kuljettajan on kuitenkin osallistuttava koko ajan ajotehtävään valvomalla järjestelmän toimintaa ja liikenneympäristöä. Kuljettajan on myös oltava valmiina ottamaan ajoneuvon hallinta fyysisesti välittömästi ja oikea-aikaisesti, koska vastuu ajoneuvon kuljettamisesta liikenteessä niin, että se noudattaa liikennesääntöjä eikä aiheuta vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle, on edelleen kuljettajalla. Kuljettajan on myös tiedettävä, milloin liikenneympäristö ja keliolosuhteet mahdollistavat kuljettajaa avustavien järjestelmien turvallisen käytön.

Kuljettajaa avustavat järjestelmät ja automaattiset ajojärjestelmät eroavat keskeisellä tavalla toisistaan kuljettajan velvollisuuksien ja vastuiden osalta. Vasta siinä vaiheessa, kun kyse on automaattisesta ajojärjestelmästä, joka aktivoituna vastaa ajoneuvon dynaamisesta hallinnasta, kuljettajan velvollisuudet ja vastuut voivat muuttua. Rajanvetoa siihen, milloin ajoneuvon dynaaminen hallinta siirtyy kuljettajalta automaattiselle ajojärjestelmälle, on tarkoitus selkeyttää yllä mainitussa automaattisten ajoneuvon käyttöä liikenteessä koskevassa lainsäädännössä. Ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä tapahtuvien sääntelymuutosten seurauksena tällä hetkellä nähdään kuitenkin tarve sääntelyn keinoin selkeyttää kuljettajan roolin jatkumista ennallaan ajotehtävien mahdollisesta muutoksesta huolimatta, kun kyse on erittäin kehittyneistä kuljettajaa avustavista järjestelmistä. Samoin nähdään tarve vahvistaa ajoneuvon valmistajien, maahantuojien ja jälleenmyyjien velvollisuuksia kuljettajan roolin sekä siihen liittyvien velvollisuuksien ja vastuiden selkeinä pitämisessä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen

Ajoneuvolakiin tehtäisiin tarvittavat aineelliset muutokset ja informatiiviset viittaukset liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen, jotta huomioidaan liikkuvien työkoneiden uudet EU-tyyppihyväksyntä- ja EU-yksittäishyväksyntämenettelyt, näiden hyväksyntöjen markkinavalvonta ja uusi U-ajoneuvoluokka. U-luokan ajoneuvo kuuluisi jatkossa kansalliseen moottorityökoneen luokkaan. Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossa näiden EU-hyväksytyjen liikkuvien työkoneiden eli U-luokan ajoneuvojen tyyppihyväksyntäviranomaisen ja markkinavalvontaviranomaisen. Lisäksi ajoneuvolaissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta määrätä seuraamusmaksuja. Liikkuvien työkoneiden puiteasetus edellyttää seuraamusten säätämistä tietyistä siinä luetelluista rikkomuksista, mutta jättää liikkumavaraa seuraamuslajin ja esimerkiksi suuruuden suhteen. Tätä liikkumavaraa käytettäisiin siten, että seuraamusmaksuissa huomioitaisiin ajoneuvolakiin jo sisältyvät muita ajoneuvoluokkia koskevat vastaavat seuraamukset, ja sovitettaisiin uudet seuraamukset niihin. Näin ollen sellaisista laiminlyönneistä tai rikkomuksista, jotka koskevat eri puiteasetuksia mutta ovat samankaltaisia tekoja, säädettäisiin yhdenmukainen seuraamus seuraamuslajin ja seuraamuksen suuruuden osalta. Esitykseen ei sisälly automaattisiin ajojärjestelmiin liittyviä ehdotuksia. Siinä ei siten myöskään oteta käyttöön liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen kansallista liikkumavaraa, joka koskee mahdollisuutta kieltää tai rajoittaa automaattisten työkoneiden käyttöä tiellä. Asiaa tarkastellaan osana yleistä automaattisten ajoneuvojen käyttöä tiellä koskevaa säädöshanketta (ks. jakso 3.7).

4.1.2 Euro 7 -asetuksen täydentäminen

Ajoneuvolain seuraamussäännöksiin tehtäisiin tarvittavat muutokset ja lisäykset, joilla huomioitaisiin myös Euro 7 -asetuksen edellyttämät muutokset seuraamuksiin. Asetuksen jättämää kansallista liikkumavaraa käytettäisiin siten, että huomioitaisiin ajoneuvolain jo sisältämät seuraamussäännökset ja sovitettaisiin uudet seuraamukset niihin. Lisäksi ajoneuvo- ja autoverolakia muutettaisiin niin, että niissä viitataan myös Euro 7 -asetuksen

4.1.3 Rekisteröintitodistuksen I osan antaminen

EU-asetuksista johtuvien muutosten lisäksi esityksessä ehdotetaan seuraavia kansallisista syistä tehtäviä muutoksia. Ajoneuvolain 96 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että rekisteröintitodistuksen I osan automaattisesta antamisesta rekisteri-ilmoituksen yhteydessä raskaille ajoneuvoille luovutettiin käyttötarpeen vähentymisen myötä. Todistuksen I osa annettaisiin kaikille ajoneuvoille edelleen hyväksytystä määräaikaikäskatsastuksesta sekä aina omistajan tai haltijan pyynnöstä.

4.1.4 Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset

Käyttövastaavasta annettua ajoneuvolain sääntelyä ehdotetaan tarkennettavaksi. Ajoneuvolain rekisteritietojen ilmoittamista koskevaa 83 §:ää, käyttövastaavaa koskevaa 90 §:ää ja liikennevirhemaksua koskevaa 195 §:ää muutettaisiin niin, että oikeushenkilö olisi velvollinen ilmoittamaan rekisteriin käyttövastaavatiedon ja sitä koskevat muutokset, jos sillä on omistuksessaan tai hallinnassaan yksi tai useampi auto, jonka omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä. Jos rekisteriin olisi merkitty sekä omistaja että haltija, haltija olisi ilmoitusvelvollinen. Käyttövastaava voisi jatkossakin ilmoittaa itseään koskevan tiedon

käyttövastaavana päättyneeksi, minkä jälkeen oikeushenkilön tulisi ilmoittaa rekisteriin uusi käyttövastaava. Käyttövastaavaa koskevat vaatimukset pysyisivät pääosin ennallaan. Ajoneuvon omistajana tai haltijana toimivalle oikeushenkilölle voitaisiin jatkossa määrätä liikennevirhemaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuuttaan jättää tekemättä käyttövastaavaa koskevan rekisteritietoilmoituksen. Liikennevirhemaksu olisi jatkossakin 70 euroa.

4.1.5 Katsastuksen valvontamaksun korottaminen

Katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että valvontamaksun määräksi säädettäisiin 2,60 euroa. Maksua korotettaisiin 40 sentillä. Valvontamaksu perittäisiin jatkossakin jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, ajoneuvoliikennerekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Näin valvontamaksu vastaisi paremmin valvontamaksusta annetun lain 1 §:ssä säädetyistä tehtävistä aiheutuvia kustannuksia.

4.1.6 Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto

Ajoneuvolain 180 §:n 2 momenttia muutettaisiin siten, että myös raskaan kaluston ETBS-jarrujen korjaustöihin vaadittaisiin asennus- ja korjauslupa vastaavasti kuin nykyisin vaaditaan raskaiden ajoneuvojen paineilmajarrujen korjaamiseen. Ajoneuvolain 182 §:ssä säädetyissä lupatyypeissä huomioitaisiin myös ETBS-jarrut. Lisäksi tieliikennelain 150 §:n sisältämiä ytkentäsääntöjä selvennettäisiin koskemaan myös ETBS-jarruja.

4.1.7 Erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat ajoneuvojärjestelmät ja tieliikenteen automaatio

Tieliikennelaissa ja ajoneuvolaissa huomioitaisiin erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat järjestelmät. Lisäksi molempiin lakeihin lisättäisiin dynaamisen ajotehtävän määritelmä. Tieliikennelakiin lisättävässä 6 a §:ssä kerrottaisiin selkeästi, mitä kuljettajalta edellytetään hänen käyttäessään erittäin kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä. Kuljettajaa avustavien järjestelmien turvallinen käyttö edellyttää, että kuljettajan on koko ajan vähintään valvottava ajoneuvon käyttäytymistä liikenteessä ja liikenneympäristöä, vaikka hän ei tekisikään fyysisiä toimenpiteitä ajoneuvon ajamiseksi. Samalla hänen on oltava valmiina puuttumaan ajoneuvon kulkuun tarvittaessa välittömästi ja oikea-aikaisesti. Kuljettajaa avustavia järjestelmiä käytettäessä kuljettaja ei voi tehdä muuta oheistoimintaa kuin tähänkään saakka on ollut mahdollista, ja esimerkiksi mobiililaitteiden ruutujen katselu ei ole mahdollista. Kuljettajan on myös tiedettävä samaan tapaan kuin nykyäänkin, milloin liikenneympäristö ja sääolosuhteet mahdollistavat kuljettajaa avustavien dynaamisia ajotehtäviä hoitavien järjestelmien käytön. Liikenneturvallisuuden varmistamisen kannalta on tärkeää, että ihmiset ymmärtävät roolinsa kuljettajaa avustavien järjestelmien käytön yhteydessä, samoin kuin sen, että liikennevahingon tapahtuessa kuljettajan vastuissa ei ole muutosta nykytilaan verrattuna.

Ajoneuvon valmistajien, maahantuojien ja jälleenmyyjien merkitys kuljettajan roolin selkeänä pitämiseksi on keskeinen. Tiedot, jotka ajoneuvosta annetaan muun muassa käyttöohjeiden, käyttöäönnoton opastuksen ja markkinoinnin yhteydessä ovat pääasiallinen tiedon lähde uutta ajoneuvoa käyttöön otettaessa.

Ajoneuvolakiin lisättäisiin uusi 6 b §, jonka avulla pyritään varmistamaan, että ajoneuvon valmistajat, maahantuojat ja jälleenmyyjät tiedostavat oman vastuunsa. Säännöksessä edellytettäisiin, että kyseiset toimijat edistävät oikean tiedon saamista. Vastaavasti harhaanjohtavan tiedon antaminen muun muassa käytettävien ilmausten avulla kiellettäisiin nimenomaisesti niin käyttöohjeissa, käyttöäönnoton opastuksen yhteydessä kuin markkinoinnissakin.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset

4.2.1.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen

Pääosa liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen vaikutuksista johtuu suoraan sovellettavasta asetuksesta. Asetuksen suoria vaikutuksia ei lähtökohtaisesti käsitellä tässä esityksessä. Esityksellä olisi vaikutuksia etenkin viranomaisiin. Lain vaikutukset yrityksiin ja kotitalouksiin ilmenisivät lähinnä sen kautta, miten hyvin viranomaistehtävät on järjestetty ja resursoitu.

Suomessa valmistetaan noin 7 % EU:ssa valmistettavista liikkuvista työkoneista ja tuotannosta iso osa menee vientiin. Suomessa mahdollisesti EU-tyyppihyväksyntää jatkossa hyödyntäviä valmistajia on arviolta noin 20 yritystä. EU-laajuinen hyväksyntä tukee näiden yritysten toimintaedellytyksiä.

4.2.1.2 Euro 7 – asetuksen täydentäminen

Myös Euro 7-asetuksen vaikutukset johtuvat pääosin suoraan sovellettavasta asetuksesta, eikä niitä lähtökohtaisesti käsitellä tässä esityksessä. Euro 7 -asetuksen edellyttämällä kansallisilla säädösmuutoksilla varmistetaan, ettei kansallisten säädösten ja EU-säädöksen välillä ole ristiriitoja ja että säädösten viittaukset pysyvät ajan tasalla. Esityksellä olisi vaikutuksia etenkin viranomaisiin. Selkeät ja ajantasaiset säännökset varmistavat sen, että viranomaistoiminta, esimerkiksi auto- ja ajoneuvoveron määrääminen, on sujuvaa. Vaikutukset ilmenevät lähinnä tätä kautta yrityksille ja kansalaisille.

4.2.1.3 Kansalliset muutokset

Rekisteröintitodistuksen I osan antaminen

Raskaille ajoneuvoille annetaan tällä hetkellä automaattisesti rekisteröintitodistuksen I osa rekisteri-ilmoituksen tekemisen yhteydessä, mikä merkitsee poikkeusta muihin ajoneuvoihin verrattuna. Tästä poikkeusmenettelystä luopuminen ei vaikuta merkittävästi raskaiden ajoneuvojen omistajien ja haltijoiden tai valvovien viranomaisten toimintaan. Todistuksen paperisen I osan saa edelleen aina hyväksytystä määräaikaikatsastuksesta sekä omistajan tai haltijan sitä pyytäessä. Viranomaisten valvontamahdollisuudet säilyvät ennallaan, sillä ajoneuvon tiedot ovat helposti tarkastettavissa sähköisesti, eikä muutos vaikuta suoraan siihen, onko raskaassa ajoneuvossa paperinen I osa mukana liikenteessä. Paperista I osaa ei voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti tarvitse pitää ajossa mukana Manner-Suomen liikenteessä. Yleisesti paperisten tulosteiden vähentäminen vähentää myös toiminnan ympäristövaikutuksia.

Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset

Käyttövastaavaa koskevat muutokset edistäisivät käyttövastaavatiedon ilmoittamista koskevan velvollisuuden ymmärrettävyyttä ja poistaisivat säännösten ja käytännön välisiä ristiriitaisuuksia ja tulkinnallisuuksia. Oikeushenkilöiden vastuun täsmentäminen lisäisi käyttövastaavatiedon kattavuutta ja ajantasaisuutta, mikä parantaisi kuljettajien yhdenvertaisuutta poliisin suorittaman valvonnan edessä. Kuljettajan tiedot olisivat useammin saatavilla ja seuraamus esimerkiksi automaattisessa liikenteenvalvonnassa havaitusta teosta kohdistuisi useammin ja tehokkaammin kuljettajaan ilman kohtuutonta selvittelytyötä. Poliisin toiminta tehostuisi, kun puuttuvista tiedoista johtuva selvitystyö vähenisi.

Katsastuksen valvontamaksun korottaminen

Liikenne- ja viestintävirasto on tehostanut katsastustoiminnan valvontaa ja kehittänyt jatkuvasti valvontamenetelmiä, vaikka valvontamaksua ei ole korotettu 10 vuoteen. Katsastuksen valvontamaksun korottaminen turvaisi osaltaan katsastustoiminnan valvonnan säilymistä ja kehittämistä. Lisäksi viraston hoitamiin katsastuksen tukitoimintoihin kuuluu muun muassa katsastuslupien hallinnointia, katsastajien ja kansalaisten neuvontaa paitsi määräaikaikatsastuksiin myös ajoneuvojen rakenteen muuttamiseen sekä maahantuontiin liittyvissä muutos- ja rekisteröintikatsastuksia koskevissa kysymyksissä. Valvontamaksun korotus turvaisi näiden palvelujen tarjoamista, millä on tärkeä merkitys katsastajien, yritysten ja kansalaisten kannalta. *Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto*

Autojen jarrujen sähköisen voimansiirron huomioimisella saatettaisiin EU-asetuksen nojalla sallittujen ETBS-jarrujen korjaamista ja muuttamista sekä ajoneuvojen toisiinsa kytkemistä koskeva kansallinen sääntely vastaamaan paineilmajarruilla varustettuja autoja koskevaa vastaavaa sääntelyä. ETBS-jarrujen huomioiminen sääntelyssä tukee erityisesti liikenneturvallisuuden säilyttämistä teknologisen kehityksen myötä. Muutos varmistaa, että uudet jarrujärjestelmät ovat asianmukaisesti säänneltyjä ja valvottuja. Tämä edistää turvallisuutta erityisesti raskaan liikenteen osalta, koska ETBS-jarruilla varustetun auton kuljettajaa avustavien ja automaattisten turvajärjestelmien toiminta on mahdollista toteuttaa paineilmajarruilla varustettujen autojen teknisen tason mukaisesti määräytyviä minimivaatimuksia paremmin.

Erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat ajoneuvojärjestelmät

Ehdotuksilla on vaikutusta erityisesti liikenneturvallisuuteen, ja niillä pyritään estämään teknisen kehityksen mukanaan tuomia mahdollisia liikenneturvallisuuden hyvään tasoon haitallisesti kohdistuvia vaikutuksia.

Tähän saakka yleisesti käytössä olleilla kuljettajaa avustavilla järjestelmillä on voitu tutkimuksissa osoittaa olevan positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Myös automaattisten ajokokemusta muuttavat kuljettajaa avustavat järjestelmät ovat kuitenkin alue, josta käytännön kokemukset ovat toistaiseksi rajallisia. Niihin liittyy huolia, jotka ovat seurausta etenkin inhimillisestä taipumuksesta ylikuormittaa käytössä oleviin teknisiin järjestelmiin. Mitä kehittyneempi järjestelmä on, sitä todennäköisemmin kuljettaja luottaa siihen, että järjestelmä toimii aina oikein. Kuljettajaa avustavat järjestelmät saattavat kuitenkin tehdä virheitä, joista saattaa seurata vaaratilanteita, ellei kuljettaja ole valmiina puuttamaan ajoneuvon kulkuun.

Kuljettajaa avustavat järjestelmät tuovat myös mukanaan lisääntyvää ajomukavuutta. DCAS-järjestelmien yleistymisen myötä kuljettajan kokema ajomukavuus kasvaa edelleen, koska ajaminen ei vaadi enää fyysisiä toimenpiteitä. Hyvissä olosuhteissa kuljettajan suorittama tarkkailu voi herpaantua ja reagointikyky heikkenee. Vaativammassa olosuhteissa, kuten sateella tai talviolosuhteissa ylikuormitus järjestelmän kyvykkyyteen voi lisätä onnettomuusrisiä. Erityisen suuri riski on olosuhteissa, jotka eivät ole yksiselitteisiä, kuten tien asteittainen jäätyminen paikallisesti ajon aikana.

Kuljettajaa avustavat järjestelmät valvovat kuljettajan sitoutuneisuutta ajotehtävään, varmistaen esimerkiksi käsin olevan ohjauspyörällä tai saatavilla tai katseen olevan tiessä tai molemmat, ja antavat kuljettajalle varoituksia, mikäli ne arvioivat irtautumista ajotehtävästä. Vaikka kuljettajan monitorointijärjestelmä havaitsee fyysisiä merkkejä sitoutumisen puutteesta, ei se

kykene arvioimaan kuljettajan kognitiivista irtautumista ajotehtävästä. Siksi on tärkeää, että kuljettajat jatkossakin keskittyvät ajoneuvon kuljettamiseen liittyviin tehtäviinsä, eivätkä esimerkiksi mobiililaitteidensa käyttämiseen.

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

4.2.2.1 Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen

Yhdenmukaistamalla vaatimuksia liikkuville työkoneille saavutetaan sujuvamat hyväksyntäprosessit, varmistetaan tieliikenteessä liikkuvien työkoneiden parempi turvallisuus ja tehostetaan markkinoita koko EU:n alueella. Liikkuvien työkoneiden puiteasetus poistaa näin markkinaesteitä EU:n alueella ja helpottaa tuotteiden ja palveluiden vapaata liikkuvuutta. Nämä vaikutukset johtivat suoraan asetuksesta. Asetuksen täytäntöönpano vähentää moottorityökoneiden vientiin liittyvää hallinnollista taakkaa, kun samat vaatimukset olisivat käytössä kaikissa EU-maissa. Tästä hyötyvät myös suomalaiset valmistajat. Asetuksen kansallinen täytäntöönpano luo mahdollisuuden tuoda uusia tuotteita koko EU-markkinoille nopeammin. Liikkuvien työkoneiden toimialan osuus Suomen kokonaisviennistä on yli 10 prosenttia ja ala työllistää noin 45 000 henkilöä. Toimialan itsensä laatimassa kasvustrategiassa on asetettu tavoitteeksi liikevaihdon kolminkertaistaminen sekä työpaikkojen määrän kaksinkertaistaminen vuoteen 2035 mennessä. Suomessa on alan maailmanluokan tutkimusta ja osaamista, jonka voi sanoa hyötyvän koko EU:n yhtenäisistä menettelyistä.

Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus määrätä seuraamusmaksuja liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen mukaisten velvoitteiden rikkomisesta. Seuraamusmaksujen pääasiallinen tavoite on rikkomusten ennalta estäminen. Asetusta sovelletaan monen kokosiin yrityksiin. Liikevaihtokriteerin kautta varmistetaan, että seuraamusmaksun enimmäismäärä suhteutuu yrityksen kokoon, jolloin suuremmille yrityksille voidaan määrätä suurempia seuraamusmaksuja kuin pienemmille yrityksille. Enimmäismäärä yrityksille on aina 30 000 euroa. Myös luonnolliselle henkilölle on mahdollista määrätä verotettavaan tuloihin sidottu ja enintään 3000 euron suuruinen seuraamusmaksu, mutta sen oletetaan olevan yrityksiä harvinaisempaa työkoneiden osalta. Seuraamusmaksun määräämisessä otettaisiin huomioon muitakin perusteita kuin liikevaihto tai verotettavat tulot. Seuraamusmaksujen määräämisen odotetaan kuitenkin olevan erittäin harvinaista. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus määrätä seuraamusmaksuja valvontatoiminnassaan useiden lakien perusteella ja eri toimialoja koskien, mutta niitä on toistaiseksi määrätty vain muutamia. Viranomaisneuvonnan ja ohjauksen tulee olla ensisijainen puuttumiskeino.

Esityksellä ei ole talousarviovaikutuksia. Talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi helmikuussa 2024, että uusien EU:sta ja kansallisesta lainsäädännöstä tulevien velvoitteiden myötä tulevat tehtävät resursoidaan pääsääntöisesti luopumalla olemassa olevista tehtävistä tai tehostamalla nykyisten tehtävien hoitamista. Esityksen toimeenpanosta Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvat kertaluonteiset kustannukset hoidetaan talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksen mukaisesti nykyisten määrärahojen puitteissa. Kertaluonteisia kustannuksia syntyy muun muassa olemassa olevien järjestelmien ja prosessien kehittämisestä ja muuttamisesta uusien U-luokan ajoneuvojen EU-tyyppihyväksyntää ja rekisteröintiä varten. Esityksessä ehdotetaan myös muita kansallisia muutoksia, joilla on toimintaa tehostavia vaikutuksia. Nämä tehostamistoimet eivät kohdistu samoille toimintoille, joille EU-asetusten toimeenpanosta syntyy kustannuksia. Liikenne- ja viestintävirastolle kohdistuisi tietojärjestelmien ja toiminnan kehittämiskuluja U-luokan ajoneuvojen hyväksyntään liittyen. Samalla virasto tehostaisi talouttaan rekisteröintitodistuksen I osan tulostamisen muutoksilla sekä katsastuksen valvontamaksun korotuksella.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa luodaan uusi U-ajoneuvoluokka, millä on vaikutuksia viranomaisiin ja yhteiskunnan toimijoihin, jotka hyödyntävät liikenneasioiden rekisterin tietoja etenkin automaattisesti rakenteellisessa muodossa. Näitä toimijoita ovat muun muassa vakuutusyhtiöt, rahoitusyhtiöt, poliisi ja ajoneuvojen myynti-, huolto- ja varaosakaupan toimijat. Käytännön vaikutus syntyy muun muassa siitä, että liikenneasioiden rekisterissä olevien tietojen käyttäjät joutuvat huomioimaan uuden ajoneuvoluokan omissa tietojärjestelmissään. Kertaluontoinen taloudellinen vaikutus ei välttämättä ole yhdelle toimijalle suuri, mutta on kokonaisuutena mainittava. Toisaalta toimijat jatkossa hyötyvät EU-tasolla yhteneväisistä U-luokan ajoneuvojen tiedoista.

4.2.2.2 Euro 7 – asetuksen täydentäminen

Euro 7-asetuksen kansalliseen täytäntöönpanoon tähtäävillä muutoksilla ei ole erityisiä taloudellisia vaikutuksia. Seuraamusmaksun osalta taloudelliset vaikutukset olisivat samat kuin edellä liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen osalta on todettu,

4.2.2.3 Kansalliset muutokset

Rekisteröintitodistuksen I osan antaminen

Raskaille ajoneuvoille rekisteri-ilmoituksista automaattisesti annettavan rekisteröintitodistuksen I osan poikkeusmenettelystä luopumisen arvioidaan vähentävän Liikenne- ja viestintäviraston menoja vuosittain noin 100 000–150 000 euroa.

Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset

Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset tarkentaisivat käyttövastaavatieiden ilmoittamista ja selkeyttäisivät sitä koskevaa menettelyä. Muutokset vähentäisivät poliisin hallinnollista taakkaa ja johtaisivat osaltaan siihen, että liikenneasioiden rekisterin tiedot ovat ajantasaiset. Ajantasaiset käyttövastaavatiedot tehostaisivat poliisin toimintaa, koska liikennevirhemaksuasian selvittäminen nopeutuu.

Katsastuksen valvontamaksun korottaminen

Katsastuksen valvontamaksun korottaminen 2,20 eurosta 2,60 euroon eli 40 sentillä todennäköisesti nostaisi vähäisesti katsastuksen hintaa. Hinnannousun vaikutuksen voi katsoa olevan kuitenkin niin vähäinen, ettei sillä käytännössä ole vaikutusta yksittäiseen kansalaiseen tai yritysten toimintaedellytyksiin. Katsastuksen hinta määräytyy markkinaehtoisesti ja muut tekijät, kuten kilpailutilanne, vaikuttavat hintoihin niin, ettei vaikutusta voi tarkasti etukäteen arvioida. Katsastuksen keskimääräinen hinta vuonna 2025 vaihteli noin 50–80 euron välillä katsastuspaketin mukaan. Korotuksen voi sanoa olevan kokonaisuudessaan maltillinen, koska maksua ei ole muutettu 10 vuoteen.

Katsastustoiminnan valvontamaksua kerätään valtiolle. Katsastuksen valvontamaksun korottaminen nykyisestä 2,20 eurosta ehdotettuun 2,60 euroon lisäisi valtion tuloja noin 1 300 000 euroa. Tulon lisäys riippuisi katsastusten määrästä. Vuonna 2025 katsastuksen valvontamaksulla kerättiin vuositasolla 7 800 000 euroa ja muutoksen jälkeen kokonaissumma nousisi arviolta noin 9 100 000 euroon. Tulo valvontamaksusta ei tule suoraan katsastustoiminnan järjestämisestä vastaavalle Liikenne- ja viestintävirastolle, vaan valvontamaksu tuloutetaan valtion talousarviossa momentille 11.19.05. Toiminnasta aiheutuvat menot on otettu huomioon momentin 31.01.02 määrärahan mitoituksessa.

Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto

Raskaiden autojen ETBS-jarrujen huomioiminen luvanvaraista korjaamotoimintaa koskevassa sääntelyssä ei lähitulevaisuudessa juurikaan lisääsi luvanvaraisten korjaamojen määrää, koska korjaamotoimintaa harjoittaisivat varsinkin lähivuosina lähinnä sellaiset korjaamot, jotka tekevät tällä hetkellä paineilmajarrujärjestelmien korjauksia. Korjaamoluvan haltijoilta peritään tällä hetkellä vain vuosimaksua, joka on 140 euroa vuonna 2026. ETBS-luvasta perittäisiin erillinen vuosimaksu samaan tapaan kuin esimerkiksi ajopiirturien kalibrointiin oikeuttavasta luvasta. Uusia laitekustannuksia ei korjaamoille suoraan korjaamolupaan liittyen tulisi. Korjaus- ja huoltotoimintaan kuitenkin käytännössä tarvitaan esimerkiksi sähkövikojen analysointiin kyseiselle automerkille räätälöityjä työkaluja. Korjaamohenkilökunta on koulutettava ETBS-jarrujen korjaamiseen yleisesti ja usein myös korjaamon edustamien ajoneuvojen korjaamiseen erityisesti. Tällä esityksellä ei säädettäisi uusia pätevyysvaatimuksia korjaamoille.

4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

4.2.3.1 Liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen täydentäminen

Liikenne- ja viestintävirastolle säädetyt hyväksyntäviranomaisen ja markkinavalvontaviranomaisen tehtävät laajenisivat kattamaan myös liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen mukaisten ajoneuvojen vastaavat tehtävät. Liikenne- ja viestintäviraston työmäärä lisääntyisi tältä osin jonkin verran, mutta tehtävät olisi hoidettavissa nykyisillä resursseilla. Liikkuvien työkonoiden teknisten tietojen ilmoittaminen olisi todennäköisesti kannattavaa valmistajille ja maahantuojille ennakoilmoitusmenettelyn kautta. Uuden ajoneuvoluokan mukaisen ennakoilmoittamismenettelyn toimeenpano vaatisi virastolta järjestelmämuutoksia, uusien sopimusasiakkuuksien hallintaa ja neuvontaa. Ennakoilmoitustoiminnan ylläpito vaatisi virastolta myös työpanosta. Ennakoilmoitustoiminnan kustannukset katetaan ennakoilmoituksesta perittävällä maksulla. Kansalliset tyyppihyväksynät todennäköisesti vähenisivät. Liikkuville työkonoiden olisi mahdollista ottaa käyttöön sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus, jonka kehittäminen vaatisi virastolta järjestelmätekniistä työtä. Sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus kuitenkin osaltaan joustavoittaa ajoneuvojen teknisten tietojen ilmoittamista.

Ottaen huomioon edellä kuvatut vaikutukset ja Liikenne- ja viestintäviraston tarpeen tehdä toimeenpanoon liittyviä käytännön muutoksia, on perusteltua esittää liikkuvien työkonoiden puiteasetusta täydentävien säännösten voimaantuloa jo hyvissä ajoin ennen asetuksella säädettyä viimeistä mahdollista päivämäärää 28.1.2028. Tällöin virastolle varattaisiin riittävä aika toimeenpanon käytännön tehtäviin.

Liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen voimaantulo aiheuttaa lisäksi muutostarpeita Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin.

4.2.3.2 Euro 7 – asetuksen täydentäminen

Nyt esitettävillä Euro 7 -asetuksen vaatimilla kansallisilla muutoksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan, sillä erityisiä uusia prosesseja ei säädetä. Euro 7 -asetus on osa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen vaatimuksia ja Liikenne- ja viestintävirasto on jo nimetty kyseisen puiteasetuksen tarkoittamaksi tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisiksi. Lisäksi seuraamuksiin ehdotettavat muutokset eivät valvojen viranomaisen tehtävien kannalta muutu, vaikka seuraamussäännöksiä täsmennetään Euro 7 -asetuksen vaatimuksista ja määritelmistä johtuen.

Euro 7 -asetuksen voimaantulo aiheuttaa joitakin muutostarpeita Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin.

4.2.3.3 Kansalliset muutokset

Rekisteröintitodistuksen I osan antaminen

Rekisteröintitodistuksen I osan muutokset vaikuttaisivat poliisin toimintaan, kun poliisi saisi ajoneuvon tekniset tiedot useammin vain teknisen käyttöliittymän kautta. On kuitenkin huomioitava, että myös raskaalle kalustolle rekisteröintitodistuksen I osa tulostettaisiin aina määräaikaikatsastuksen yhteydessä sekä omistajan tai haltijan pyynnöstä, joten vaikutus jäänee marginaaliseksi. Muutoksen toteuttaminen Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmiin on työmäärältään hyvin pieni.

Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset

Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset parantavat poliisin toimintaedellytyksiä. Kattavammat ja ajantasaiset käyttövastaavatiedot mahdollistavat liikennevirhemaksun määräämisen suoraan käyttövastaavalle sen sijaan, että poliisi selvittää ajoneuvon oikean kuljettajan. Tällä hetkellä käyttövastaavatiedon puuttuminen edellyttää poliisilta sitä, että se pyytää oikeushenkilöltä selvitystä siitä, kenen käytössä auto on ollut rikkomushetkellä sen sijaan, että virhemaksu määrättäisiin lain tarkoittamalla tavalla suoraan käyttövastaavalle. Ehdotettavat muutokset vähentäisivät yksittäisessä liikennevirhemaksuasiassa tehtävää työtä. Lisäksi liikennevirhemaksun määrääminen rekisteri-ilmoituksen tekemisen laiminlyöneelle oikeushenkilölle yksinkertaistaisi liikennevirhemaksuasian selvittämistä ja tehostaisi poliisin toimintaa.

Katsastuksen valvontamaksun korottaminen

Katsastuksen valvontamaksun korottaminen ajantasaistaisi kustannusvastaavuuden katsastuksen valvontamaksun osalta ja parantaisi Liikenne- ja viestintäviraston toimintaedellytyksiä. Viraston rahoituksen varmistaminen on tärkeää, jotta katsastustoimintaan liittyviä viraston toimintoja voidaan ylläpitää jatkossakin.

Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto

ETBS-jarrujen luvanvaraisuus aiheuttaisi lisätyötä Liikenne- ja viestintävirastossa lupahakemusten käsittelyssä sekä lupien hallinnoinnissa sekä luvanvaraisten korjaamojen valvonnassa. Lisätyön määrän arvioidaan kuitenkin olevan vähäinen ja siitä aiheutuvat lisäkustannukset arvioidaan olevan katettavissa luvista perittävillä maksuilla.

Jarrujen turvallinen toiminta tarkastetaan määräaikaikatsastuksessa. ETBS-jarrujen tarkastukseen ei välttämättä tarvita uusia testilaitteita, mutta niillä on mahdollista sujuvoittaa toimintaa ja niitä koskevaa velvoittavaa sääntelyä voi jatkossa tulla EU-lainsäädännöstä.

Uusien raskaiden autojen on liikenteeseen hyväksyttäessä vastattava jarruiltaan E-säännön nro 13 vaatimuksia. ETBS-jarruja koskevat vaatimukset on sisällytetty mainittuun E-sääntöön. Suomella on sekä ajoneuvolain 2 §:n 31 kohdassa tarkoitettuja nimettyjä tutkimuslaitoksia, että ajoneuvolain 69 §:ssä tarkoitettuja hyväksytyjä asiantuntijoita, jotka on hyväksytyt antamaan selvityksiä E-säännön mukaisten jarrujen vaatimustenmukaisuudesta. Tutkimuslaitosten ja hyväksytyjen asiantuntijoiden on itse huolehdittava pätevyysalueestaan, mutta ETBS-jarruja koskeva osaaminen on huomioitava esimerkiksi tutkimuslaitosten valvonnassa.

Erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat ajoneuvojärjestelmät

Ajoneuvolakiin lisättävä talouden toimijoihin ja jälleenmyyjiin kohdistuva velvollisuus edistää ajoneuvon käyttäjien ymmärrystä kuljettajan roolista ja siihen liittyvistä velvollisuuksista ja vastuista merkitsee Liikenne- ja viestintäviraston markkinavalvonnalle uutta tehtävää. On kuitenkin todennäköistä, että tarvetta puuttua talouden toimijoiden ja jälleenmyyjien toimintaan ehdotettavan ajoneuvolain 6 b §:n nojalla ilmenee varsin harvoin. Lisätehtävää voidaan arvioida syntyvän alle 0,5 henkilötyövuotta. Tehtävä ei myöskään edellytä tietojärjestelmämuutoksia. Tehtävä voidaan hoitaa olemassa olevien resurssien puitteissa.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen täydentäminen

Liikkuvien työkoneneiden puiteasetus on Suomea EU-jäsenvaltiona velvoittavaa lainsäädäntöä. Näin ollen ei ole tarpeen arvioida vaihtoehtoa, jossa kansallista täytäntöönpanoa ei tehtäisi lainkaan. Liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen 5 artiklassa säädetään jäsenvaltion velvollisuuksista. Asetus sisältää kuitenkin tietyiltä osin kansallista liikkumavaraa

Asetuksen edellyttämää tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisten nimeämistä ja viranomaistehtäviä on arvioitu nykylainsäädännön pohjalta. Arvioinnissa on otettu huomioon nykyisin moottorityökoneneiden liikenneturvallisuuteen liittyvien vaatimusten valvonnasta vastaavan Liikenne- ja viestintäviraston toimintakenttä, tehtävät, toimivaltuudet, resurssit ja osaaminen. Näiden perusteella on katsottu, että monet liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen viranomaistehtävät ovat sellaisia, joista virastolla on jo osaamista tai joihin sillä on hyvät valmiudet. Esityksessä on päädytty keskittämään viranomaistehtävät Liikenne- ja viestintävirastolle samoin kuin muidenkin ajoneuvoluokkien puiteasetusten osalta on tehty.

Asetus mahdollistaa pitkän siirtymäajan, jona sekä EU-hyväksynnän että kansallisen hyväksynnän hakeminen liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen mukaiselle moottorityökoneneelle on mahdollista. Valmistaja käytännössä päättää, kumpaa hyväksyntää hakee. Kansallinen hyväksyntä on voimassa vain Suomessa ja EU-hyväksyntä on voimassa koko EU:ssa eli myös Suomessa. Teoriassa U-luokkaa vastaavien moottorityökoneneiden kansallinen hyväksyntä voitaisiin lopettaa kokonaan ja nopeammassa aikataulussa kuin mitä siirtymäaika mahdollistaa. Tällöin Suomessa tukeuduttaisiin vain EU-tyyppi- ja -yksittäishyväksyntään. Tämän ei kuitenkaan nähdä olevan tarkoituksenmukaista. Siirtymäaika kannattaa hyödyntää täysin, jotta kotimaisille valmistajille jää riittävä aika sopeutua muutokseen. Lisäksi kansallisen ja EU-hyväksynnän rinnakkaisen olemassaolon ei nähdä aiheuttavan hallinnollista taakkaa tai kohtuuttomia kustannuksia viranomaisille. Kansallisessa hyväksynnässä voidaan huomioda mahdollisia kansallisia erityistarpeita jatkossakin. Tavoitteena on, ettei kansallinen hyväksyntä lopulta suuresti eroaisi EU-hyväksynnästä.

Liikkuvien työkoneneiden rekisteröinnin ja käytön rajoituksista niiden ylisuuriin mittoihin ja massoihin perustuen voisi asetuksen nojalla säätää kansallisesti, mutta rajoituksista säätäminen vaatisi sen, että komissio olisi antanut niitä koskevat täydentävät asetuksensa. Kun otetaan huomioon, että tieliikennelain 118 §:ssä ja sen liitteessä 6.4 säädetään ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorityökoneneen suurimmasta sallitusta massasta tieliikenteessä, ei erillistä poikkeusta käyttöön oton tai rekisteröinnin kieltämisestä ylisuurien massojen takia välttämättä edes tarvita. Mahdollisuutta kieltää rekisteröinti tai käyttöön otto voidaan arvioida komission asetusten antamisen jälkeen.

Liikkuvien työkoneiden rekisteröinnin ja käytön rajoituksia niiden automaattijärjestelmiin perustuen ei tässä hankkeessa arvioida, koska samaan aikaan on käynnissä tieliikenteen automaation sääntelyhanke (ks. jakso 3.7). Hankkeessa laaditaan yleinen automaattisten ajajärjestelmien käyttöä teillä koskeva sääntely, joka lähtökohtaisesti koskee myös liikkuvia työkoneita. Mahdollinen erityissäännösten tarve selvitetään samassa yhteydessä.

Asetus antaa mahdollisuuden valmistajille hyödyntää sähköistä vaatimustenmukaisuustodistusta EU-tyyppihyväksytyillä U-luokan moottorityökoneilla. Näiden ajoneuvojen tekniset tiedot ovat silloin rakenteellisessa muodossa, mikä mahdollistaa tehokkaan automaattisen tietojen käsittelyn tietojärjestelmissä. U-luokan moottorityökoneiden sähköistä vaatimustenmukaisuustodistusta voitaisiin hyödyntää kansallisessa ennakoilmoitusprosessissa. Ennakoilmoitusprosessissa EU-tyyppihyväksytyyn ajoneuvon tekniset tiedot tallennetaan liikenneasioiden rekisteriin valmistajan ilmoituksella. Kun tekniset tiedot toimitetaan sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella rakenteellisessa muodossa, ei erityisiä manuaalisia työvaiheita tarvita ja ilmoitus voidaan hoitaa sähköisesti. Uuden sähköisen menettelyn rinnalla tulee kuitenkin säilymään mahdollisuus nykyisiin menettelyihin, kuten rekisteröintikatsastus paperiseen vaatimustenmukaisuustodistukseen perustuen. Liikkuvien työkoneiden puiteasetus itsessään ei edellytä, että U-luokan ajoneuvoille mahdollistetaan kansallinen ennakoilmoitusprosessi, ja vaihtoehtona voisi olla myös vain paperiseen vaatimustenmukaisuustodistukseen ja rekisteröintikatsastukseen perustuva toimintamalli. Tällöin teknisten tietojen tallentaminen vaatisi aina manuaalisia työvaiheita, mistä syntyisi kustannuksia. Ennakoilmoitusprosessin kehittämisestä syntyy kertaluontoisia kustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta arviolta pidemmällä aikavälillä EU-tyyppihyväksynnän yleistyessä ennakoilmoitusmenettelyn käyttöönotto tehostaa toimintaan niin valmistajien, viranomaisten kuin loppukäyttäjienkin näkökulmasta.

5.1.2 Euro 7 -asetuksen täydentäminen

Euro 7 -asetus on Suomea EU-jäsenvaltiona velvoittavaa lainsäädäntöä. Näin ollen ei ole tarpeen arvioida vaihtoehtoa, jossa kansallista täytäntöönpanoa ei tehtäisi lainkaan. Euro 7 -asetuksen vaatimukset ovat osa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetusta, jonka edellyttämistä tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisten vastuista ja tehtävistä on jo aiemmin säädetty. Viranomaisten toiminta ja valvonta on vakiintunutta, eikä tarpeen ole arvioida vaihtoehtoa, jossa näitä viranomaisvastuita muutettaisiin.

Euro 7 -asetuksella muutettiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen seuraamussääntelyä niin, että puiteasetuksen 84 artiklaan lisättiin nimenomaisesti riippumattomia toimijoita koskeva seuraamus auton luvattomaan muuttamiseen ja erityisesti päästömanipulaatioon liittyen. Kansallisesti ajoneuvolakiin on jo vuonna 2023 säädetty vastaavat seuraamukset, mutta ajoneuvolain määritelmässä talouden toimijoiden on katsottu pitävän sisällään myös puiteasetuksen tarkoittamat riippumattomat toimijat. Puiteasetuksen toimijoita koskevat määritelmät eivät määrittele toimijoita täysin erillisiksi. Riippumaton toimija voi puiteasetuksen 3 artiklan 45 kohdan määritelmän mukaan tarkoittaa myös ajoneuvonvalmistajan jakelujärjestelmään kuuluvia valtuutettuja korjaamoita, jälleenmyyjiä ja jakelijoita, kun ne tarjoavat korjaus- ja huoltopalveluja ajoneuvoille, joiden valmistajien jakelujärjestelmään ne eivät kuulu. Määritelmät ovat siis enemmänkin limittäiset kuin vastakkaiset. Kansallisesti voisi noudattaa myös erilaista määrittelyrakennetta, kunhan yhteys puiteasetuksen säännöksiin säilyy selkeänä. Vaihtoehtona harkittiin myös jatkaa nykykäytäntöä, jonka mukaan riippumattomat toimijat sisältyvät ajoneuvolain 2 §:n 43 kohdan mukaiseen talouden toimijoiden määritelmään. Tässä etenemistavassa olisi kuitenkin ollut suurempi riski siitä, että ajoneuvolain määritelmät ja seuraamussäännökset eivät olisi riittävän täsmällisiä ja tarkkarajaisia, eivätkä täyttäisi blankosääntelylle asetettuja kriteerejä. Jotta seuraamussääntely

täyttäisi täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden edellytykset, perusteltua on täsmentää ajoneuvolain määritelmiä ja seuraamussäännöksiä lisäämällä nimenomainen riippumattoman toimijan määritelmä ja säätämällä selvästi riippumattomaan toimijaan kohdistuvista vaatimuksista, kuten luvattoman muuttamisen kiellosta.

Autoverolain ja ajoneuvoverolain muutosten osalta vaihtoehto, jossa esitettyjä säädösviittauseroita komission täytäntöönpanoasetukseen ei tehtäisi, voisi johtaa epäselvään tilanteeseen Euro 7 -vaatimukset täyttävien ajoneuvojen verotuksessa. Tällöin kyseisissä laeissa viitattaisiin täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2017/1151 ja sillä säädettyyn menetelmään CO₂-päästöarvon määrittelemiseksi, joka koskisi Euro 6 -vaatimukset täyttäviä autoja. Verotus tulisi kuitenkin suorittaa Euro 7 -vaatimukset täyttävästä autosta. Euro 7 -vaatimukset täyttävien autojen CO₂-päästöarvot määräytyvät asetuksessa säädetyn (EU) 2025/1706 menetelmän mukaisesti, ja viittaus autoverolaissa ja ajoneuvoverolaissa tulee olla täsmällinen. Menetelmä on molemmissa asetuksissa kuitenkin sama, eli kyse on lähinnä tarpeellisten viittausten päivittämisestä ilman muutosta veron määrään tai muihinkaan sääntöihin.

5.1.3 Kansalliset muutokset

Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset

Oikeushenkilön ajoneuvojen käyttövastaavan ilmoittaminen voitaisiin jo nykyäänösten nojalla rinnastaa ajoneuvon omistajan tai haltijan ilmoittamiseen, ja ilmoittaminen voitaisiin tehdä ajoneuvokohtaisesti. Menettely ei kuitenkaan olisi tarkoituksenmukainen, sillä oikeushenkilöllä voi olla kymmeniä tai satoja ajoneuvoja omistuksessaan. Tietojen ylläpitäminen olisi oikeushenkilöille työlästä, ja jokaisesta ajoneuvokohtaisesta rekisteri-ilmoituksesta syntyisi erillinen kustannus ja asiakashinta. Tämä ei myöskään ratkaisisi käyttövastaavatiетоjen puuttumisen ongelmaa. Oikeushenkilökohtainen käyttövastaava on perusteltu ratkaisu, koska se aiheuttaa oikeushenkilöille vähemmän hallinnollista taakkaa suhteessa ajoneuvokohtaisesti ilmoitettavaan käyttövastaavatiетoon. Oikeushenkilökohtaisen käyttövastaavan ilmoittamisen säännöt ja menettelyt voidaan pitää helposti ymmärrettävinä, kun yhdellä y-tunnuksella on yksi käyttövastaava.

Katsastuksen valvontamaksun korottaminen

Katsastuksen valvontamaksun korottamista arvioitaessa on tarkasteltu kahta vaihtoehtoa: maksun pitämistä ennallaan ja sitä, kuinka paljon kustannustason muutos tarkasteltavalla ajanjaksolla on vaikuttanut maksun suuruuteen. Maksun pitäminen entisen suuruisena tarkoittaisi, että valvontamaksun suuruus ei vastaisi valvonnasta aiheutuvia kustannuksia, jolloin katsastustoiminnan laatu voisi vaarantua jatkossa. Valvontamaksun korottamisessa pidettiin keskeisenä arviota Liikenne- ja viestintäviraston katsastustoimintaan liittyvien tehtävien ja niiden kustannustason muutoksesta. Kustannustason muutoksen arvioinnissa hyödynnettiin Tilastokeskuksen ylläpitämiä kustannusindeksejä, sillä ne kuvaavat luotettavasti kustannustason yleistä kehitystä. Tässä esityksessä vertailun perustaksi on valittu julkisten menojen hintaindeksi, jossa verrataan vuosien 2015 ja 2024 kustannuksia eri menolajeissa yhteensä. Indeksillä mahdollistetaan myös vain tiettyjen menolajien vertailun. Vertailua olisi voinut tehdä myös vaikka vain palkkojen ja henkilöstömenojen kasvusta. Kaikki menolajit yhteensä huomioiden indeksi antaa vuodelle 2024 indeksin pisteluvun 119, kun taas vain palkkoja ja henkilöstömenoja vertailtaessa pisteluku on 117,1. Kokonaisarvion kannalta kaikkien menolajien huomiointi on perusteltua, koska katsastuksen valvontamaksulla katetaan lähes kaikkien menolajien kustannuksia. Toinen vaihtoehtoinen tapa arvioida kustannuskehitystä olisi ollut käyttää valtiotalouden kustannusindeksiä hallinnonaloittain menolajien sijaan. Tällöin

liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuoden 2024 pisteluku on 124,9, mikä tarkoittaisi suurempaa maksun korotusta kuin mitä nyt ehdotettu. Koska ministeriön hallinnonala on tehtäviltään laaja, ei hallinnonalan pisteluku ole hyvä arvio pelkästään katsastustoimintaan liittyvien tehtävien kustannustason muutoksesta. Näin ollen julkisten menojen hintaindeksi (2015=100) valtiontalous menolajeittain kuvaa kustannuskehitystä parhaiten.

Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto

Autojen ETBS-jarrujen korjaamiselle ja asentamiselle ehdotetaan lupamenettelyä, joka käytännössä vastaa paineilmajarruilla varustettujen autojen ja perävaunujen korjaamisessa ja asentamisessa edellytettyä menettelyä. Muita vaihtoehtoja olisivat lupamenettelyn laajentaminen koskemaan kaikkia ETBS-jarruilla varustettuja autoja, lupamenettelyn rajaaminen ajoneuvojen perusluokituksen perusteella koskemaan kaikkia ETBS-jarruilla varustettuja kuorma- ja linja-autoja sekä kaikkien ETBS-jarrujen korjaamisen ja asentamisen salliminen ilman Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa.

Ehdotettu lupamenettelyn rajaaminen vastaisi käytännössä nykyistä paineilmajarrullisia ajoneuvoja koskevaa lupamenettelyä ja olisi perusteltavissa sitä vastaavalla tavalla. Se olisi myös nykyisille korjaamoille kohtuullisen pieni muutos; ne voisivat kohtuullisella vaivalla päivittää osaamistaan ja välineistöään luvan edellytysten mukaiseksi, kun tarvetta ETBS-jarruilla varustettujen autojen korjaamiselle ilmenee.

Asennus- ja korjauslupan edellyttämistä kaikilta ETBS-jarruilla varustettuja autoja korjaavilta tahoilta ei ehdoteta. Vaatimus olisi vaikutuksiltaan ensi vaiheessa melko pieni, mutta ETBS-jarrujen yleistymässä tarvittavien lupien määrä olisi nykyiseen verrattuna moninkertainen, vaikka yksinkertaisimmat korjaukset jätettäisiin lupavaatimusten ulkopuolelle. ETBS-jarrujen vaativampia korjauksia tehdään ainakin lähivuosina käytännössä vain korjaamoissa, joilla on pääsy valmistajien ohjeisiin ja joiden asentajat saavat perehdytyksen uusiin tekniisiin toteutuksiin säännöksistä riippumatta.

Esityksessä ei ehdoteta myöskään sitä, että asennus- ja korjaamolupa edellytettäisiin kaikilta kuorma- ja linja-autojen ETBS-jarruja korjaavilta. Vaatimus koskisi silloin myös esimerkiksi rakenteeltaan lähellä pakettiautoja olevia autoja ja aiheuttaisi jatkossa lupamäärän moninkertaistumisen lähes edellä kuvatulla tavalla, koska pakettiautojen kokoluokkaa olevia kuorma-autoja ja pieniä linja-autoja korjataan tyypillisesti samoilla korjaamoilla kuin henkilöautoja.

ETBS-jarrujen korjaamisen ja asentamisen jättämistä kokonaan lupamenettelyn ulkopuolelle ei ehdoteta, koska perusteet ehdotetulle lupamenettelylle ovat pääpiirteissään samat kuin paineilmajarruilla varustetuille ajoneuvoille. Raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksissa hyödynnetään varsin kattavasti ajoneuvoyhdistelmien jarrujen sovituskalkeja, jotka ovat luvanvaraisten korjaamojen tekemiä. Lupaehtoisten vastainen toiminta, esimerkiksi vaarallisella tavalla tehdyt korjaukset, voi johtaa luvan menettämiseen, mikä on tärkeä tieto esimerkiksi katsastajalle ja tienvarsitarkastusta tekeväälle.

Erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat ajoneuvojärjestelmät

Ajoneuvolakiin lisättäväksi ehdotettavan 6 b §:n asemesta on selvitetty, voitaisiinko samaan lopputulokseen päästä olemassa olevien kuluttajansuojalain (38/1978) 2 luvun hyvän tavan vastaisen markkinointia koskevien säännösten ja erityisesti sen totuudenvastaisten ja harhaanjohtavien tietojen antamista koskevan 6 §:n sekä autojen ja niiden perävaunujen

puiteasetuksen 59 ja 60 artiklan sisältämien teknisten tietojen antamista koskevien velvoitteiden avulla.

Kuluttajansuojalaki kohdistuu ainoastaan kuluttajakauppaan. Ajoneuvoja voivat kuitenkin hankkia myös yritykset, joiden työntekijät esimerkiksi käyttävät niitä. Nyt ehdotettu säännös kattaa myös ajoneuvojen käyttöohjeet ja hankinnan yhteydessä annettavan perehdytyksen, jolloin säännöksen vastaisen toiminnan täyttymisen edellytyksenä ei ole se, että tiedot olisivat omiaan johtamaan siihen, että kuluttaja tekee ostopäätöksen tai muun kulutushyödykkeeseen liittyvän päätöksen, jota hän ei ilman annettuja tietoja olisi tehnyt. Lisäksi ehdotettavan säännöksen tavoitteet liittyvät kohdennetusti uuden teknologian kehitysvaiheen mukanaan tuomaan murrokseen. On tärkeää, että liikenneturvallisuudesta vastaava viranomainen voi omaaloitteisesti ja nopeasti puuttua havaittuihin väärinkäytöksiin. Tämä ei poista kuluttajien mahdollisuutta kääntyä halutessaan kuluttajaviranomaisten puoleen, jos kyse on harhaanjohtavasta markkinoinnista.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen velvoitteet puolestaan kohdistuvat ainoastaan uusien ajoneuvojen tyyppihyväksyntään ja markkinoille saattamiseen, kun taas ehdotettava ajoneuvolain uusi 6 b § pyrkii kattamaan myös käytettyjen ajoneuvojen myynnin. Asetuksen 59 artiklassa kielletään antamasta käyttäjille ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen tyyppiä koskeviin tietoihin liittyviä teknisiä tietoja, jotka eroavat hyväksyntäviranomaisen myöntämän tyyppihyväksynnän tiedoista. Asetuksen 60 artikla puolestaan liittyy valmistajille annettavaan tietoon. Asetuksen säännökset liittyvät nimenomaisesti ajoneuvoteknisiin tietoihin, kun taas ehdotettavan ajoneuvolain 6 b § kohdistuu talouden toimijan ja jälleenmyyjän velvollisuuteen edistää ajoneuvon omistajan, haltijan ja kuljettajan ymmärrystä käyttämänsä ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien luonteesta ja ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä laissa määritellyistä velvollisuuksista ja vastuista.

Ehdotettava ajoneuvolain 6 b § on siten kokonaisuudessaan kattavampi kuin muut nykyisin voimassa olevat säännökset. Se myös pyrkii selkeyteen ja siihen, että viranomainen voi ripeästi ja omaaloitteisesti puuttua havaitsemiinsa epäkohtiin. Säännöksen tavoitteena on varmistaa liikenneturvallisuuksien hyvän tason säilymistä vahvistamalla talouden toimijoiden ja jälleenmyyjien velvoitteita edistää ymmärrystä kuljettajan roolista ja siihen liittyvistä velvoitteista ja vastuista tilanteessa, jossa kuljettajan ajamiseen liittyvä kokemus muuttuu.

Myös uuden 6 a §:n lisäämistä tieliikennelakiin on tarkasteltu siten, että vaihtoehtona olisi puhdas nykytilan säilyttäminen. Säännös on luonteeltaan selkeyttävä, eikä sen ole tarkoituskaan muuttaa nykytilaa. Sitä pidetään kuitenkin tarpeellisena, koska dynaamisia ajotehtäviä hoitavat kuljettajaa avustavat järjestelmät voivat jatkossa muuttaa kuljettajan ajokokemusta. Ymmärrys kuljettajan roolista ja siihen liittyvistä velvollisuuksista ja vastuista saattaa tämän johdosta hämärtyä, mikä voi pahimmillaan johtaa vaaratilanteisiin liikenteessä.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Muiden jäsenvaltioiden keinoja arvioidaan tässä jaksossa vain liikkuvien työkonien puiteasetuksen edellyttämien muutosten osalta. Muut tämän esityksen sisältämät ehdotukset koskevat pääosin sellaisia kansallisia muutostarpeita, joiden osalta ei ole mahdollista tai tarpeen arvioida muiden jäsenvaltioiden toteuttamia keinoja.

Liikkuvien työkonien puiteasetus on suoraan jäsenvaltioissa sovellettavaa oikeutta. Sen jättämä kansallinen liikkumavara on vähäistä, mutta oleellisia eroja jäsenmaiden välillä voi syntyä toimeenpanon aikataulun sekä kansallisten hyväksyntämenettelyjen osalta. Lisäksi

puiteasetus sisältää mahdollisuuden kansallisesti kieltää työkoneiden käyttöönotto tai rekisteröinti ylisuurten massojen tai mittojen taikka sen automaattisen ajojärjestelmän takia. Asetus sallii myös niin sanotun aikaisen soveltamisen, jos komission kaikki EU-hyväksyntään tarvittavat asetukset on annettu. Näihin mahdollisuuksiin saattaa tulla eri maissa erilaisia ratkaisuja.

Osana esityksen valmistelua lähetettiin kysely sellaisille jäsenvaltioille, jotka edustavat noin 80 %:ia unionissa valmistettavista liikkuvista työkoneista. Näiltä valtioilta tiedusteltiin näkemyksiä kansallisen valmistelun aikataulusta ja siitä, onko niillä julkisesti saatavilla olevia suunnitelmia. Yleiskuva kaikista saaduista vastauksista on, että kaikki jäsenvaltiot ovat vielä hyvin alkuvaiheessa valmistelun kanssa, eikä julkista tietoa valmistelusta ole saatavilla. Arvion mukaan muissa jäsenvaltioissa on pääsääntöisesti tarkoitus säilyttää kansalliset hyväksyntämenettelyt EU-hyväksyntämenettelyjen rinnalla pitkän siirtymäkauden ajan. Johdonmukaisena pidettiin myös sitä, että jäsenvaltiot nimeäisivät pääosin samat tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaiset kuin muiden puiteasetusten nojalla on nimetty. Viranomaisissa ja kansallisissa hyväksyntämenettelyissä voi tosin olla erojakin, mutta liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen säännösten yhdenmukaisuuden muiden puiteasetusten vastaavien säännösten kanssa katsotaan mahdollistavan olemassa olevien rakenteiden hyödyntämisen. Automaattisiin ajojärjestelmiin liittyen osa maista seuraa markkinoiden tarpeiden kehittymistä, ja ne arvioivat tarvetta sen jälkeen. Ainakin yhdellä on asiaan liittyvää kansallista lainsäädäntöä voimassa myös liikkuvia työkoneita koskien. Ylisuuriin mittoihin ja massoihin liittyen jäsenmaat odottavat komission asetuksia ja arvioivat tilannetta. Kansallisesti on voimassa erilaisia käytösääntöjä mittoihin ja massoihin liittyen. EU-tyyppihyväksynnän tai EU-yksittäishyväksynnän myöntämistä ennen lopullista soveltamisajankohtaa 29.1.2028 ei mikään maa ilmoita suunnittelevansa.

Yhteenvetona voidaan todeta, että Suomi etenee ensimmäisenä tai yhtenä ensimmäisistä jäsenvaltioista, jotka täytäntöönpanevat liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen vaatimukset.

6 Lausuntopalaute

Lausuntopalaute lisätään lausuntojen jälkeen.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Ajoneuvolaki

2 §. Määritelmät. Lain määritelmiä tarkistettaisiin ja täydennettäisiin etenkin liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen ja Euro 7 -asetuksen edellyttämien lakimuutosten vuoksi.

Pykälään lisättäisiin *uusi 4 a kohta*, joka sisältäisi dynaamisen ajotehtävän määritelmän. Määritelmä vastaa YK:n Euroopan talouskomission UNECE:n ajoneuvoteknisessä työryhmässä WP.29:ssä tekeillä olevan automaattisia ajoneuvoja koskevan ADS-E-säännön määritelmää. E-sääntöluonnoksen mukaan dynaamisella ajotehtävällä tarkoitetaan reaaliaikaisia operatiivisia ja taktisia toimintoja, joita tarvitaan ajoneuvon operointiin. Operatiivisilla toimilla tarkoitetaan varsinaisen toimen tekemistä, esimerkiksi jarruttamista. Taktinen toimenpide puolestaan merkitsee toimenpiteen suunnittelua ja valmistautumista siihen. Esimerkkinä voisi olla tilanne, jossa edessä oleva liikennevalo vaihtuu punaiseksi. Tällöin on suunniteltava, milloin jarrutuksen tulee alkaa.

Markkinoilla on jo nykyään kuljettajaa avustavia järjestelmiä, jotka kykenevät dynaamisten ajotehtävien tekemiseen. Tällaisia ovat muun muassa adaptiiviset vakionopeudensäätimet.

Parhailtaan tyyppihyväksyntäprosessissa on kuitenkin ajoneuvoja, joissa olevat kuljettajaa avustavat järjestelmät mahdollistavat sen, että kuljettaja pitää käsiä irti ohjauspyörästä ilman, että järjestelmä vaatii laittamaan niitä takaisin lyhyen ajan kuluessa. Tämä ja muu ajoneuvojärjestelmien kehitys kohti automaattisia ajojärjestelmiä tulee muuttamaan ajoneuvojen ajokokemusta. Tämän seurauksena ajoneuvon käyttäjien ymmärrys kuljettajan roolista ja siihen liittyvistä velvollisuuksista ja vastuista saattaa hämärtyä. Määritelmä liittyy ehdotettavaan uuteen 6 b §:ään, jolla pyritään vahvistamaan talouden toimijoiden velvollisuuksia kuljettajan roolin selkeänä pitämiseksi kehityksen seuraavissa vaiheissa.

Pykälän 13 kohtaa muutettaisiin siten, että EU-yksittäishyväksynnän määritelmä kattaisi jatkossa myös liikkuvan työkoneen hyväksynnän. Muilta osin määritelmä säilyisi ennallaan, paitsi siihen tehtäisiin kielellisiä tarkistuksia. Määritelmä vastaisi asiallisesti liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 3 artiklan 8 kohdassa säädettyä EU-yksittäishyväksynnän määritelmää. Asetuksessa säädetään suoraan EU-yksittäishyväksynnän vaatimuksista ja menettelyistä uudelle liikkuvalla työkoneelle. Ajoneuvolaissa määritelmää käytetään niiltä osin kuin on tarpeen viitata EU-yksittäishyväksytyyn ajoneuvoon.

Määritelmien 24 a kohdaksi lisättäisiin liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen määritelmä. Sillä tarkoitetaan tieliikenteessä käytettävien liikkuvien työkoneiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2025/14. Laissa määritellään vastaavalla tavalla muutkin ajoneuvoista annetut puiteasetukset.

Määritelmien 40 a kohdaksi lisättäisiin riippumattoman toimijan määritelmä, jonka olisi tarkoitus vastata autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja Euro 7 -asetuksessa käytettyä määritelmää. Euro 7 -asetuksen 3 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan kyseisessä asetuksessa sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen asiaankuuluvia määritelmiä. Siinä riippumaton toimija määritellään 3 artiklan 45 kohdassa. Nyt ehdotettava 40 a kohta vastaisi puiteasetuksen määritelmän alkuosaa. Sen sijaan puiteasetuksen määritelmän loppuosaan sisältyvä esimerkinomainen listaus jätettäisiin lain määritelmästä pois. Riippumattomalla toimijalla tarkoitettaisiin näin ollen sellaisia muita luonnollisia tai oikeushenkilöitä kuin valtuutettua jälleenmyyjää tai korjaamoa, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti ajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon. Valtuutettu korjaamo määritellään puolestaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 46 kohdassa. Riippumattoman toimijan määritelmä lisättäisiin lakiin nyt selvyuden vuoksi, koska se on lisätty Euro 7 -asetuksen yhteydessä myös autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen sellaisiin, lähinnä päästömanipulaatioihin liittyviin artikloihin, joihin liittyen annettaisiin nyt kansallista täydentävää sääntelyä. Talouden toimijan määritelmä ja riippumattoman toimijan määritelmä ovat osin limittäiset ja yksi toimijalla voi tilanteen mukaan täyttää kummankin määritelmän. Riippumattoman toimijan määritelmän lisääminen ajoneuvolakiin poistaisi tulkinnallisuutta etenkin seuraamussäännösten osalta.

Pykälän 42 a kohtaan sisältyvää sähköisen vaatimustenmukaisuustodistuksen määritelmää muutettaisiin lisäämällä siihen muiden puiteasetusten ohella viittaus liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa tarkoitettuun vaatimustenmukaisuustodistukseen, joka on esitetty rakenteisessa sähköisessä muodossa.

6 a §. Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynti ja asentaminen. Pykälän 1 ja 2 momenttia muutettaisiin Euro 7 -asetuksen sekä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen muutosten takia. Euro 7 -asetuksella riippumattomat toimijat lisättiin selkeämmin päästömanipulaatiosääntelyn alaan, ja autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen muutetut

seuraamussäännökset edellyttävät jäsenvaltioita säätämään nimenomaisesti myös riippumattomia toimijoita koskevista seuraamuksista.

Pykälän 1 ja 2 momenttia muutettaisiin siten, että ne koskisivat nimenomaisesti sekä talouden toimijaa että riippumatonta toimijaa. Kumpikaan ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon päästömanipulaation aiheuttavaa järjestelmää. Lisäksi momenteissa tarkennettaisiin, että päästömanipulaation voi järjestelmän lisäksi aiheuttaa komponentti, erillinen tekninen yksikkö, osa tai varuste. Myös näiden myynti ja asentaminen olisi selkeästi kielletty. Ehdotettu muotoilu kuvaisi tarkemmin kiellettyjä päästömanipulaation tapoja kuin voimassa olevan pykälän mukainen yleisempi muotoilu päästömanipulaation aiheuttavasta järjestelmästä.

6 b §. *Tietojen antaminen dynaamisia ajotehtäviä hoitavista kuljettajaa avustavista järjestelmistä.* Lakiin lisättäisiin uusi 6 b §, joka liittyy tieliikenteen jatkuvasti etenevään automaatiokehitykseen. Markkinoille on tulossa ajoneuvoja, jotka pystyvät hoitamaan dynaamisia ajotehtäviä kuljettajan puolesta tavalla, joka muuttaa ajokokemusta verrattuna tähän saakka markkinoilla olleisiin järjestelmiin. Dynaamisen ajotehtävän määritelmä lisättäisiin 2 §:ään uudeksi 4 a kohdaksi.

Vaikka ajoneuvon ajamiseen liittyvä koettu tuntemus muuttuu, kuljettajan velvollisuudet ja vastuut pysyvät muuttumattomina niin kauan kuin kyse on kuljettajaa avustavista järjestelmistä. Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 6 a §, jolla asiaa pyritäisiin selkeyttämään. Kuljettajan tulee jatkossa vähintään jatkuvasti valvoa ajoneuvon kulkua liikenteessä ja liikenneympäristöä, vaikka hän ei suorittaisi itse aktiivisesti dynaamisia ajotehtäviä. Kuljettajan on tällöin oltava koko ajan valmiudessa puuttua ajoneuvon kulkuun. Hän ei luonnollisesti voi tällöin tehdä muita toimintoja, kuten seurata mobiililaitteiden ruutuja. Ajoneuvon turvallinen kulku liikenteessä siten, että se noudattaa liikennesääntöjä eikä aiheuta haittaa tai vaaraa liikenteessä, on edelleen kuljettajan vastuulla.

Kyse on nykyisin markkinoilla olevien, jo monella tapaa tuttujen kuljettajaa avustavien järjestelmien evoluutiosta matkalla kohti automaattisia ajojärjestelmiä. Vaihe ei ole vailla haasteita, koska yleisestä eri alojen automaatiokehityksestä tiedetään, että ihmisten kyky suorittaa pitkäaikaisesti monotonista järjestelmien valvontaa ei ole paras mahdollinen. Lisäksi tutkimuksissa on myös havaittu ihmisten taipumus ylikuormittua käytössään oleviin järjestelmiin. Toistaiseksi käytössä olleiden kuljettajaa avustavien järjestelmien on tutkimusten perusteella voitu osoittaa keskimäärin lisäävän liikenneturvallisuutta. Mallinnusten perusteella myös automaattisten ajojärjestelmien on voitu todistaa odotusten mukaisesti lisäävän turvallisuutta. Väliin jäävästä alueesta ei ole juurikaan tutkimustietoa, ja vaarana on, että kuljettajan roolin hämärtyminen saattaa heijastua heikentävästi liikenneturvallisuuteen.

Tässä tilanteessa talouden toimijoiden ja jälleenmyyjien vastuuta kuljettajan roolin ymmärtämisestä on syytä tehostaa. Ehdotettavan uuden pykälän 1 momentissa edellytettäisiin, että talouden toimija ja jälleenmyyjä edistää aktiivisesti ajoneuvon omistajan, haltijan ja kuljettajan mahdollisuuksia ymmärtää käyttämänsä ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien luonteen ja ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät laissa määritellyt velvollisuudet ja vastuut. Talouden toimijalla tarkoitetaan 2 §:n 43 kohdan mukaisesti ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen valmistajaa, valmistajan edustajaa, maahantuojaa tai jakelijaa. Jälleenmyyjä on lisätty listaan, jotta myös käytettyjen ajoneuvojen myyntitilanteet tulisivat katettua.

Vastaavasti pykälän 2 momentissa edellytettäisiin, että talouden toimija ja jälleenmyyjä pidättäytyy tekemästä toimia, jotka voisivat hämärtää kuljettajien ymmärrystä käyttämiensä

järjestelmien luonteesta ja kuljettajan velvollisuuksista ja vastuista. Ehdotetussa momentissa kiellettäisiin antamasta harhaanjohtavia tietoja tai käyttämästä harhaanjohtavia ilmauksia ajoneuvon käyttöohjeissa, markkinoinnissa tai käyttöönoton opastuksen yhteydessä.

Säännöstä valvottaisiin, kuten ajoneuvolain säännöksiä yleensäkin, Liikenne- ja viestintäviraston markkinavalvontana. Markkinavaltaa koskee eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annettu laki (1137/2016). Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää talouden toimijaa valmistamasta, saattamasta markkinoille, asettamasta saataville markkinoilla tai muuten luovuttamasta tuotetta, jos se ei täytä ajoneuvolaissa asetettuja vaatimuksia. Kieltoa voidaan 28 §:n mukaisesti tehostaa uhkasakolla tai teettämisuhalla.

13 §. Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet. Pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että EU- ja EY-tyyppihyväksytyyn ajoneuvon lisäksi EU-yksittäishyväksytyyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetty vaatimukset. EU-yksittäishyväksytyille ajoneuvolle asetetaan vaatimukset asianomaista ajoneuvoluokkaa koskevassa EU:n puiteasetuksessa. EU-yksittäishyväksytyille ajoneuvoille ei näin ollen tule asettaa erikseen kansallisia vaatimuksia, vaan EU-yksittäishyväksynnät tulee tunnustaa sellaisenaan.

14 §. Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista. Pykälän 6 momentin johdantokappaletta muutettaisiin siten, että siinä huomioitaisiin 23 §:ään esitettävät muutokset moottorityökoneen luokitukseen. Momentti koskisi jatkossa vain muita moottorityökoneita kuin liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen mukaisia U-luokan ajoneuvoja. U-luokan ajoneuvot olisi tarpeen rajata pois momentin soveltamisalasta, koska niiden liikennekäyttöön hyväksymiseen sovelletaan liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen vaatimuksia, eikä momentissa viitattuja ajoneuvolain 13 §:n 2 momentin vaatimuksia. Momenttia sovellettaisiin jatkossakin kansallisesti hyväksyttäviin moottorityökoneisiin.

15 §. Valmistenumero ja valmistajan kilpi. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että sen loppuun siirrettäisiin nykyiseen 5 momenttiin sisältyvä valmistajan kilven ja valmistenumeron vaatimuksia koskeva informatiivinen viittaus ajoneuvojen puiteasetuksiin (eli autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen, L-luokan ajoneuvojen puiteasetukseen sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetukseen). Informatiivinen viittaus sopii asiayhteytensä vuoksi paremmin 1 momenttiin kuin määräyksenantovaltuutta koskevaan 5 momenttiin. Samalla informatiivista viittausta täydennettäisiin lisäämällä siihen muiden puiteasetusten lisäksi viittaus myös liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen. Muilta osin 1 momentti säilyisi ennallaan. Vaatimus valmistajan kilvestä U-luokan ajoneuvolle tulee suoraan liikkuvien työkoneiden puiteasetuksesta, eikä siitä tule säätää kansallisesti.

Pykälän 1 momenttiin tehtävän muutoksen seurauksena 5 momenttiin jäisi ainoastaan. Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettu valmistenumeron ja valmistajan kilven vaatimuksia koskeva määräyksenantovaltuus. Valtuus säilyisi ennallaan. Virasto on antanut tarkempia määräyksiä esimerkiksi valmistajan lakisääteisen kilven muutoksista (autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräys, TRAFICOM/422611/03.04.03.00/2020).

17 §. Lupa poiketa energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista sekä ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista. Pykälän 1 momenttia ja 2 momentin 4 kohtaa täsmennettäisiin vastaamaan säännösten tarkoitusta. Laissa säädetty poikkeus on tarkoitettu erityistapauksiin, joissa ajoneuvon poikkeuksellisen käyttötarkoituksen tai muun erityisen syyn vuoksi on tarpeen poiketa ajoneuvoa koskevista vaatimuksista. Esimerkiksi rakennemuutoksissa ja erikoiskäyttöön valmistetun ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisessä voidaan pääsääntöisesti soveltaa poikkeuksia, joista määrätään ajoneuvolain nojalla Liikenne-

ja viestintäviraston määräyksissä. Määräyksissä ei kuitenkaan voi huomioida etukäteen kaikkia mahdollisia poikkeustarpeita eikä kaikkein harvinaisimpien poikkeusten kirjaaminen määräykseen ole tarkoituksenmukaista.

Tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi pykälän 1 momentista ja 2 momentin 4 kohdasta jätettäisiin pois viittaus nimenomaisesti ajoneuvolain nojalla annettuihin säännöksiin ja määräykseen, jolloin poikkeusmahdollisuutta voisi yksiselitteisesti soveltaa myös esimerkiksi EU-asetuksella säädettyihin vaatimuksiin tai ajoneuvoon käyttöönottoajankohdan perusteella sovellettaviin kumottuihin säännöksiin ja määräykseen EU-asetuksissa sallituissa rajoissa. Esimerkiksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa on mahdollistettu poikkeusten myöntäminen yksittäisille ajoneuvoille (45 artiklan 1 kohta) eikä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetusta sen 2 artiklan mukaan sovelleta suoraan esimerkiksi Puolustusvoimien käyttöön rakennettuihin tai muutettuihin ajoneuvoihin eikä asetuksen soveltaminen ole pakollista ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu väestönsuojelun, palolaitosten ja yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön. Edellä mainittujen viranomaisien käyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen hyväksyminen liikenneasioiden rekisteriin tapahtuu yleensä yksittäishyväksyntämenettelyllä. Ajoneuvolain 80 §:n 1 momentissa kuitenkin edellytetään, että yksittäishyväksyttävän ajoneuvon on vastattava ympäristö- ja liikenneturvallisuusominaisuuksiltaan EU-tyyppihyväksyntää tai kansallista piensarjatyypin hyväksyntää koskevia vaatimuksia. Lain 17 §:n 1 momenttiin ja 2 momentin 4 kohtaan ehdotetulla muutoksella selkeytettäisiin näin ollen myös sitä, että edellä tarkoitetuille, yleensä viranomaiskäytössä oleville ajoneuvoille voisi erityisestä syystä myöntää poikkeuksia myös EU-asetusten vaatimuksista.

23 §. Moottorityökone. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jolloin nykyiset moottorityökoneeksi luokittelua koskevat säännökset jäisivät 1 momenttiin. Uuden 1 momentin 1 kohtaan tehtäisiin lisäksi kielellinen muutos, jonka seurauksena auton alustalle asennetusta työkoneesta käytettäisiin jatkossa termiä auton alustalle rakennettu työkone. Jälkimmäinen termi on vakiintunut muihin säädöksiin, kuten ajoneuvoverolakiin ja EU-asetusten käännöksiin. Nykyinen sanamuoto ei sen sijaan ole yleisesti käytössä. Momentin 2 ja 3 kohta säilyisivät muuttumattomina, mutta 3 kohdan lopussa oleva piste muutettaisiin puolipisteeksi.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 4 kohta, jossa säädettäisiin siitä, että liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen mukainen U-luokan ajoneuvo kuuluu jatkossa moottorityökoneiden luokkaan. U-luokan ajoneuvojen vaatimuksista säädetään kuitenkin suoraan liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa ajoneuvolain sijaan. Siltä osin kuin puiteasetus ei sisällä sääntelyä, U-luokan ajoneuvoja koskisivat lähtökohtaisesti samat säännökset, jotka koskevat kansallisesti hyväksytyjä moottorityökoneita. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että U-luokan ajoneuvoissa noudatettaisiin 89 §:n mukaisesti samoja poikkeuksia rekisteröintivelvollisuuteen kuin muissakin moottorityökoneissa. Myös 122 §:ssä säädetyt sarjan viimeisten ajoneuvojen poikkeusmenettelyt olisivat mahdollisia U-luokan ajoneuvoissa. U-luokan ajoneuvot vastaavat rakenteeltaan ja käyttötarkoitukseltaan ajoneuvolaissa tarkoitettuja moottorityökoneita, joten on perusteltua, että niitä koskevat samat ajoneuvolain ja esimerkiksi tieliikennelain säännökset.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, joka sisältäisi informatiivisen viittauksen liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen. Viittaus lisättäisiin selvyyden vuoksi, koska U-luokan ajoneuvojen luokitukselta säädetään liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa.

24 §. Maastoajoneuvo. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin selkeyttävät muutokset siitä, että maastoajoneuvolla ei tarkoiteta ajoneuvoa, joka on hyväksytty muuhun ajoneuvoluokkaan. Muutokset vastaisivat pykälän tarkoitusta. Momentin voimassa oleva sanamuoto viittaa lain 20–22 §:ssä tarkoitettuihin EU- tai EY-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin. Jatkossa viitattaisiin

lain 20–23 §:ssä tarkoitettuihin hyväksytyihin ajoneuvoihin. Jatkossa maastoajoneuvolla ei tarkoitettaisi myöskään moottorityökoneeksi hyväksytyä työkonetta eli U-luokan liikkuvaa työkonetta tai kansallisesti hyväksytyä työkonetta. Muutos huomioisi jatkossa lisäksi muut hyväksyntätavat EY- ja EU-tyyppihyväksynnän lisäksi, kuten EU-yksittäishyväksynnän ja kansallisen yksittäishyväksynnän sekä rekisteröinti- ja muutoskatsastuksen, joissa ajoneuvoluokka voidaan hyväksyä. Pykälän 2 momenttia ei muutettaisi.

42 §. Hyväksyntäviranomaisen. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus liikkuvien työkonoiden puiteasetukseen. Jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto toimisi muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten lisäksi liikkuvien työkonoiden puiteasetuksessa tarkoitettuna hyväksyntäviranomaisena. Muiden kuin liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen soveltamisalaan eli muiden kuin U-luokkaan kuuluvien moottorityökonoiden osalta Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta hyväksyntäviranomaisena perustuu jatkossakin pykälän 2 momenttiin. Kyseinen momentti koskee kansallisesti säänneltyjä ajoneuvoja, järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia ja varusteita

Hyväksyntäviranomaisen määrittämien liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 3 artiklan 10 kohdassa. Jäsenvaltion velvollisuus nimetä hyväksyntäviranomaisen perustuu asetuksen 5 artiklan 1 kohtaan. Hyväksyntäviranomaisen velvollisuuksista säädetään puolestaan suoraan asetuksen 6 artiklassa.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin vastaamaan 1 momenttiin tehtyjä muutoksia. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin moottorityökonoiden osalta siten, että säännös koskisi vain muita moottorityökonetta kuin U-luokan ajoneuvoja, koska U-luokan ajoneuvojen osalta toimivaltaisesta hyväksyntäviranomaisesta säädettäisiin jatkossa 1 momentissa. Muilta osin momentti säilyisi ennallaan.

44 §. Hyväksyntävelvollisuus. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännökset siitä, että tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden U-luokan ajoneuvon on oltava EU-tyyppihyväksytty tai EU-yksittäishyväksytty. U-luokan ajoneuvoksi hyväksymisestä säädetään liikkuvien työkonoiden puiteasetuksessa. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

52 §. Ajoneuvotyyppi. Pykälän 1 momentin johdantokappaletta muutettaisiin siten, että momentti koskisi jatkossa muita moottorityökonetta kuin U-luokan ajoneuvoja. U-luokan ajoneuvon tyyppin määritelmästä säädetään liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 3 artiklan 26 kohdassa, eikä kansallinen säännös ole enää mahdollinen. Muilta osin 1 momentti säilyisi ennallaan, eikä sen kohtiin ehdoteta muutoksia. Momentissa säädettäisiin edelleen perusteista, joiden mukaan kansallisesti hyväksytyt moottorityökoneet luokitellaan kuuluvaksi tyyppeihin.

62 §. Uhkasakko ja teettämisuhka Suomessa hyväksytyn tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämien toimien yhteydessä. Pykälää muutettaisiin siten, että jatkossa hyväksyntäviranomaisen voisi tehostaa myös liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 34 artiklan nojalla antamaansa kieltoa tai määräystä uhkasakolla tai teettämisuhalla. Hyväksyntäviranomaisella on jo käytössään vastaava mahdollisuus muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten osalta.

Liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 34 artiklassa säädetään kansallisten viranomaisten velvollisuudesta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, jos työkone aiheuttaa vakavan riskin tai on vaatimusten vastainen. Vastaavat säännökset sisältyvät muidenkin ajoneuvoluokkien puiteasetuksiin, joten on perusteltua, että hyväksyntäviranomaisella eli Liikenne- ja viestintävirastolla on käytössään samat tehostekeinot kaikkien puiteasetusten osalta. Sekä uhkasakon että teettämisuhan käyttämisen Liikenne- ja viestintäviraston valvontapäätöksen tai

määräyksen tehosteena arvioidaan liikkuvien työkoneiden osalta olevan harvinaista, koska niiden käyttö on ollut harvinaista muidenkin ajoneuvoluokkien osalta. Käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto pyrkii ensisijaisesti neuvottelemaan korjaavista toimenpiteistä ennen mahdollisten tehostekeinojen käyttämistä. Viimesijaisesti, jos kieltoa tai määräystä, jota tehostetaan uhkasakolla tai teettämisuhallalla, ei noudatettaisi, viranomaisen voisi ryhtyä hyväksynnän peruuttamiseen.

Lisäksi pykälään tehtäisiin säädöstekninen muutos. Momentista poistettaisiin tarpeettomana viittaus siitä, että uhkasakosta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa. Nykyään viittaus uhkasakkolaikiin suositellaan jätettäväksi pois.

63 §. *Suomessa hyväksytyin tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämien toimien kulut.* Pykälää muutettaisiin siten, että hyväksyntäviranomaisella olisi jatkossa oikeus velvoittaa valmistaja, maahantuoja tai myyjä korvaamaan kulut, jos hyväksyntäviranomaisen käyttää liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklassa tarkoitettua oikeutta. Sen 3 kohdan mukaan, jos talouden toimijat eivät toteuta asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä asiaankuuluvassa ajassa tai jos riski edellyttää nopeita toimia, kansallisten viranomaisten on toteutettava kaikki tarvittavat väliaikaiset toimenpiteet, joilla kielletään asianomaisten liikkuvien työkoneiden asettaminen saataville markkinoilla, rekisteröinti, mukaan luettuna tieliikennekäyttöä koskeva kielto, tai käyttöönotto kyseisen maan markkinoilla taikka rajoitetaan sitä tai poistetaan kyseiset liikkuvat työkoneet näiltä markkinoilta tai järjestetään niiden takaisinkutsu. Ehdotettu muutos on perusteltavissa kuluttajien turvallisuuden takaamiseksi, jotta valmistaja, maahantuoja tai myyjä kantavat taloudellisen vastuun vaatimustenvastaisuudesta. Vastaava mahdollisuus kulujen veloittamiseen Liikenne- ja viestintävirastolla on jo ajoneuvolain ja muiden ajoluokkien puiteasetuksissa säädettyjen oikeuksien käyttämisen osalta.

66 §. *Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa.* Pykälän 5–8 momenttia ehdotetaan täydennettäväksi siten, että niissä viitattaisiin muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten ohella myös liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen.

Pykälän 5 momentin muutos tarkoittaisi, että myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädettyä menettelyä sovellettaisiin EU-tyyppihyväksynnän osalta tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan.

Pykälän 6 momentti sisältäisi ainoastaan informatiivisen viittauksen siitä, että muiden puiteasetusten tavoin myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetään kirjallisista valvontasuunnitelmista ja tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä.

Pykälän 7 momentissa säädetäisiin puolestaan siitä, että kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyypin hyväksynnässä noudatettaisiin muiden puiteasetusten lisäksi liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädettyä menettelyä, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Jo voimassa olevaan pykälän 8 momenttiin sisältyvään Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuun määräyksenantovaltuuteen lisättäisiin viittaus liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen (ks tarkemmin 8 jakso).

72 §. *Nimetyn tutkimuslaitoksen ja hyväksytyin asiantuntijan valvonta.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin informatiivinen viittaus liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten lisäksi. Nimetyn tutkimuslaitoksen valvonnasta säädetään suoraan puiteasetuksissa. Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen osalta valvonnasta säädetään asetuksen XII luvussa ja etenkin sen 43 artiklassa. Muilta osin pykälä säilyisi muuttumattomana.

75 §. Virkavastuu. Pykälän 1 momenttia, joka koskee hyväksytyt asiantuntijan ja nimetyt tutkimuslaitoksen rikosoikeudellista virkavastuuta, ehdotetaan täydennettäväksi siten, että siinä viitattaisiin muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten ohella myös liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen. Jatkossa hyväksytyt asiantuntijan ja nimetyt tutkimuslaitoksen henkilöstöön sovellettaisiin virkavastuuta koskevia säännöksiä myös heidän hoitaessaan ajoneuvolaissa tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetyt tehtäviä. Nimetyt tutkimuslaitoksen ja hyväksytyt asiantuntijan tehtävät on katsottu perustuslain 124 §:ssä tarkoitetuiksi julkisiksi hallintotehtäviksi (HE 177/2020 vp, s. 112). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan tällöin edellytetään muun muassa, että tehtäviä hoidettaessa noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että tehtäviä hoitavat toimivat virkavastuulla. Pykälän 2 momentin sisältämä informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin säilyisi ennallaan.

83 §. Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen. Pykälän 5 momenttia, joka koskee käyttövastaavaa koskevan rekisteri-ilmoituksen tekemistä, muutettaisiin ja selkeytettäisiin. Jatkossa oikeushenkilö olisi velvollinen ilmoittamaan rekisteriin tiedon käyttövastaavasta ja sitä koskevista muutoksista, jos oikeushenkilön omistuksessa tai hallinnassa olevan auton omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä. Käyttövastaava ei siten tarvitsisi ilmoittaa, jos joko omistaja tai haltija on luonnollinen henkilö. Käyttövastaava tulee ilmoittaa, jos oikeushenkilöllä on omistuksessaan tai hallinnassaan yksi tai useampi tällainen ajoneuvo. Käyttövastaavaa koskeva ilmoitus tehdään oikeushenkilökohtaisesti, mikä tarkoittaa, että yhdellä oikeushenkilöllä voi olla vain yksi käyttövastaava. Muutos selkeyttäisi oikeushenkilön vastuuta ilmoituksen tekemisessä. Nykyinen momentti koskee ainoastaan käyttövastaavan itsensä velvollisuutta tehdä ilmoitus, mikä ei vastaa käyttövastaavaa koskevan sääntelyn tarkoitusta. Yksityisen elinkeinonharjoittajan eli toiminimiyrittäjän ei tarvitsisi jatkossakaan tehdä ilmoitusta. Samoin nykytilaa vastaisi se, että käyttövastaava ilmoitettaisiin vain autojen eikä muiden ajoneuvoluokkien osalta.

Momentissa huomioitaisiin lisäksi tilanne, jossa auton sekä omistajaksi että haltijaksi on rekisteröity oikeushenkilö. Tällöin haltija olisi ilmoitusvelvollinen, mikä poistaisi nykytilan tulkinnallisuutta. Käyttövastaava voisi jatkossakin ilmoittaa itseään koskevan tiedon käyttövastaavana päättyneeksi. Tämä jo voimassa oleva säännös olisi jatkossakin tarpeen, jotta yksityishenkilö voi varmistaa, että hän pääsee eroon velvoitteistaan esimerkiksi työsuhteen päätyttyä.

90 §. Käyttövastaava. Pykälän 2 momenttia selkeytettäisiin ja siinä huomioitaisiin voimassa oleva ajoneuvolain 2 §:n 15 kohta sekä nyt muutettavaksi esitettävä 83 §:n 5 momentti. Pykälän 2 momentista poistettaisiin vaatimus, että käyttövastaavan on oltava auton pääasiallinen kuljettaja. Pääasiallinen kuljettaja on käytännössä vaikeasti määriteltävissä ja ainakin osittain päällekkäinen ajoneuvolain 2 §:n 15 kohtaan sisältyvän haltijan määritelmän kanssa, mikä saattaa aiheuttaa tulkintahaasteita. Jatkossa momentissa edellytettäisiin, että käyttövastaavalla on oltava tiedot edustamansa oikeushenkilön autojen kuljettajista. Muutos vastaisi 83 §:n 5 momenttiin ehdotettavaa menettelyä, jonka tarkoitus on täsmentää, että käyttövastaava ilmoitetaan oikeushenkilökohtaisesti. Muutos selkeyttäisi käyttövastaavan roolia oikeushenkilön autojen kuljettajatietojen hallinnoijana. Muut käyttövastaavaa koskevat vaatimukset säilyisivät ennallaan.

91 §. Ennakkoilmoitus. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ajoneuvolain 91 §:ää. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin kuitenkin niin, että säännös sallisi myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen nojalla EU-tyyppihyväksytyt ajoneuvojen ennakkoilmoituksen sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella. Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa on autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen kanssa yhtäläiset säännökset vaatimustenmukaisuustodistuksen strukturoidusta muodosta. Jatkossa 1 momentissa

viitattaisiin sähköiseen vaatimustenmukaisuustodistukseen, joka määritellään muutettavaksi esitettävässä 2 §:n 42 a kohdassa, eikä puiteasetusten nimiä tai määritelmää olisi tarpeen enää toistaa momentissa. Komissio hyväksyy sähköisessä muodossa esitettyjä vaatimustenmukaisuustodistuksia koskevia täytäntöönpanosäädöksiä molempien asetusten nojalla, ja ottaa tällöin huomioon paperimuodossa esitetystä vaatimustenmukaisuustodistuksessa annettavaksi vaaditut tiedot.

96 §. Rekisteröintitodistus. Pykälän 1 momentista poistettaisiin säännös rekisteröintitodistuksen I osan antamisesta rekisteri-ilmoituksen yhteydessä sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Muutos tarkoittaisi, että rekisteröintitodistuksen I osan eli ns. teknisen osan antamista koskevat menettelyt olisivat jatkossa yhteneväiset kaikille ajoneuvoluokille. Tällä hetkellä I osa annetaan autoille ja perävaunuille määräaikaikatsastuksen yhteydessä, kun taas rekisteri-ilmoituksen yhteydessä se annetaan tai postitetaan paperisena todistuksena vain raskaalle kalustolle. Lisäksi omistaja tai haltija saa I osan aina pyynnöstä. Käytännössä muutoksella poistettaisiin raskaalle kalustolle rekisteröinnin yhteydessä automaattisesti annettavaa I osaa koskeva poikkeus. Momentissa säädettäisiin jatkossakin, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle aina määräaikaikatsastuksen yhteydessä sekä pyynnöstä. Näin ollen muutos ei vaikuttaisi raskaaseen kalustoon kuuluvan ajoneuvon omistajan tai haltijan mahdollisuuteen saada I osaa, koska sen saisi pyynnöstä. Rekisteröintitodistuksen I osan maksullisuudesta säädetään Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

174 §. Markkinavalvontaviranomainen. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen. Jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto toimisi muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten lisäksi liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa tarkoitettuna markkinavalvontaviranomaisena. Muiden kuin liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen soveltamisalaan eli U-luokkaan kuuluvien moottorityökoneiden osalta Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta markkinavalvontaviranomaisena perustuu jatkossakin 174 §:n 2 momenttiin, joka säilyisi muuttumattomana. Kyseinen momentti koskee kansallisesti säänneltyjä ajoneuvoja, järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia ja varusteita

Jäsenvaltion velvollisuus nimetä markkinavalvontaviranomainen perustuu liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 5 artiklan 1 kohtaan. Saman artiklan 7 kohta velvoittaa jäsenvaltiot toteuttamaan markkinavalvontatoimenpiteitä ja markkinoille tulevien liikkuvien työkoneiden valvontaa markkinavalvonta-asetuksen IV, V ja VII luvun mukaisesti. Saman 5 artiklan 8 kohta velvoittaa jäsenvaltiot puolestaan varmistamaan, että markkinavalvontaviranomaisilla on markkinavalvonta-asetuksen 14 artiklan mukaiset toimivaltuudet. Liikkuvien työkoneiden puiteasetus sisältää myös suoraan sovellettavia markkinavalvontaviranomaista velvoittavia säännöksiä, kuten X lukuun sisältyvät suojalausekkeet. Suomessa markkinavalvonta-asetus on pantu täytäntöön eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetulla lailla (*markkinavalvontalaki*) ja sektorikohtaisilla säännöksillä.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 51 artiklalla muutetaan lisäksi markkinavalvonta-asetuksen I liitettä siten, että liikkuvien työkoneiden puiteasetus lisätään markkinavalvonta-asetuksen soveltamisalaan. Tämän johdosta ajoneuvolain 174 §:n 4 momenttia muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintäviraston markkinavalvonta-asetukseen perustuva toimivalta kattaisi myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot.

Sekä U-luokan ajoneuvoihin että muihin moottorityökoneisiin soveltuisi voimassa olevan lain 175 §:ään sisältyvä säännös markkinavalvontalain noudattamisesta. Lisäksi markkinavalvonnassa noudatettaisiin ajoneuvolain 8 luvun säännöksiä, jotka olisivat erityissääntelyä markkinavalvontalakiin nähden.

177 §. Korjaavat toimenpiteet. Voimassa olevan pykälän 1 momentti sisältää informatiivisen viittauksen niihin EU:n puiteasetusten artikloihin, joissa säädetään talouden toimijan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin vakavan riskin aiheuttaviin tai vaatimustenvastaisiin ajoneuvoihin kohdistuvan riskin poistamiseksi. Momentin listaukseen lisättäisiin informatiivinen viittaus liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklaan, jossa säännellään muun ohella vastaavista talouden toimijan velvoitteista.

Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin ainoastaan säädöstekninen muutos. Momentista poistettaisiin tarpeettomana viittaus uhkasakkolaissa tarkoitettuun uhkasakkoon. Jatkossa viitattaisiin vain uhkasakkoon, koska nykyään viittaus uhkasakkolaikiin suositellaan jätettäväksi pois. Momentti säilyisi asiallisesti ennallaan, eli siinä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta asettaa uhkasakko talouden toimijalle, joka laiminlyö 1 momentissa tarkoitettua velvollisuuden, josta säädetään momentissa mainituissa EU-asetuksissa.

178 §. Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu. Pykälää muutettaisiin lisäämällä jokaiseen momenttiin muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten oheen viittaus myös liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen.

Voimassa olevassa 1 momentissa säädetään talouden toimijan velvollisuuksista, jotka liittyvät takaisinkutsuun ja ajoneuvojen korjaamiseen tilanteessa, jossa ajoneuvo on merkittävästi vaatimustenvastainen tai aiheuttaa vakavan riskin. Momenttia sovelletaan ainoastaan niihin ajoneuvoihin, jotka eivät kuulu momentissa lueteltujen puiteasetusten soveltamisalaan. Puiteasetukset sisältävät suoraan sovellettavaa sääntelyä talouden toimijan velvollisuuksista vastaavissa tilanteissa. Momenttiin lisättäisiin, että sitä ei sovelleta myöskään sellaiseen ajoneuvoon, joka kuuluu liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen soveltamisalaan, koska tässäkin asetuksessa säädetään suoraan talouden toimijan vastaavista velvollisuuksista.

Pykälän 2 momentissa säädetään talouden toimijan velvoitteista ja Liikenne- ja viestintäviraston käytössä olevista keinoista silloin, jos talouden toimija ei saa toteutettua korjausvelvoitetta, josta säädetään 1 momentissa tai puiteasetuksissa. Puiteasetusten luetteloon lisättäisiin liikkuvien työkoneiden puiteasetus. Sen 34 artiklan 3 kohdan mukaan kansallisten viranomaisten on toteutettava kaikki tarvittavat väliaikaiset toimenpiteet, joilla kielletään vakavan riskin aiheuttavien tai vaatimustenvastaisten liikkuvien työkoneiden asettaminen saataville markkinoilla, rekisteröinti, mukaan luettuna tieliikennekäyttöä koskeva kieltä, tai käyttöönotto markkinoilla taikka rajoitetaan sitä tai poistetaan kyseiset liikkuvat työkoneet markkinoilta tai järjestetään niiden takaisinkutsu. Lisäyksen johdosta Liikenne- ja viestintävirastolla olisi käytössään momentissa jo nykyisin säädetty keinot myös silloin, kun talouden toimija ei saa toteutettua liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädettyä korjausvelvoitetta kohtuullisessa ajassa. Kohtuullista aikaa on lain aiemmissa esitöissä perusteltu siten, että sen arvioinnissa otettaisiin huomioon ajoneuvojen määrä ja riskitaso, ja että kohtuullisena aikana ei kuitenkaan voitaisi pitää kolmea vuotta pidempää aikaa (HE 177/2020 vp, s. 80).

Myös pykälän 3 momentissa mainittujen puiteasetusten luetteloon lisättäisiin liikkuvien työkoneiden puiteasetus. Muutos tarkoittaa, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa uhkasakon talouden toimijalle, joka laiminlyö liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden takaisinkutsusta. Talouden toimijoihin kohdistuvista

ilmoitusvelvollisuuksista säädetään etenkin asetuksen 8, 11 ja 13 artiklassa. Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin lisäksi säädöstekninen muutos. Momentista poistettaisiin tarpeettomana viittaus uhkasakkolaissa tarkoitettuun uhkasakkoon. Jatkossa viitattaisiin vain uhkasakkoon, koska nykyään viittaus uhkasakkolakiin suositellaan jätettäväksi pois.

180 §. Asennus- ja korjauslupa. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että paineilmajarrujen lisäksi myös raskaiden autojen sähkötoimisten jarrujärjestelmien eli ETBS-jarrujen korjaaminen edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa. Liikenne- ja viestintävirasto säädetään asennus- ja korjauslupien valvontaviranomaiseksi voimassa olevan lain 179 §:ssä. Muutoksella rinnastettaisiin uuden teknologian mukaisten jarruvoiman sähköiseen voimansiirtoon perustuvien jarrujärjestelmien korjaaminen perinteisten paineilmajarrujen ja sähköohjattujen paineilmajarrujen korjaamiseen. ETBS-jarrujärjestelmän asentaminen on sallittua toistaiseksi vain autoihin. ETBS-jarrujen teknisistä vaatimuksista säädetään E-säännöissä nro 13 ja 13-H.

Korjauslupaa ei vaadittaisi kaikilta N₂-luokan ajoneuvoilta. Niistä kevyimmissä on nykyisin nesteellä toimivaan voimansiirtoon perustuvat jarrut, minkä vuoksi ne eivät kuulu nykyisen lupamenettelyn piiriin. Paineilmajarruja käytetään yleensä autoissa, joiden suurin teknisesti sallittu kokonaisuudessa on yli 7500 kg. Samaa massarajaa ehdotetaan sovellettavaksi myös ETBS-jarruilla varustetuille autoille, koska perusteet lupamenettelyn käytölle ovat pääosin samat ja lupamenettely sekä luvantumainen toiminta on tällaisia autoja korjaaville korjaamoille ennestään tuttua. Lisäksi lupa vaadittaisiin kaikilta N₃-, M₂- ja M₃-luokan ajoneuvoilta. Raskaiden ajoneuvojen jarrujärjestelmien korjauslupavaatimus perustuu järjestelmien monimutkaisuuteen ja toisaalta suureen merkitykseen turvallisuuden kannalta (HE 177/2020 vp s. 81).

Pykälän muihin momentteihin ei tehtäisi muutoksia. Pykälän 4 momentissa säädetyt lievennykset, joilla sallitaan myös 2 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen jarrujen yksinkertaisten korjausten tekeminen ilman asennus- ja korjauslupaa, koskisivat siten myös ETBS-jarruilla varustettuja autoja. Tällaisista yksinkertaisista korjauksista säädetään tarkemmin ajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen (162/2021) 21 §:ssä.

Asennus- ja korjausluvan myöntämisen edellytyksiin, joista säädetään 181 §:ssä ja sen nojalla, ei tehtäisi muutoksia.

182 §. Luvan oikeuttamat jarrujärjestelmiä koskevat työt. Pykälää muutettaisiin niin, että siinä huomioidaan 180 §:ssä asennus- ja korjauslupamenettelyn piiriin sisällytettävät ETBS-jarrut. Pykälän 1 momentin A- ja B-lupia koskevien säännösten sanamuotoa selkeytettäisiin koskemaan nykytilaa vastaavasti paineilmajarruja. Voimassa olevan 182 §:n 1 momentissa tarkoitetuilla sähköjarrujärjestelmillä ei ole aiemminkaan tarkoitettu ETBS-jarruja vaan sähköohjattuja paineilmajarruja (EBS-jarruja). Kyseessä on tällä hetkellä yleisimmin käytetty paineilmajarrujärjestelmä, jossa jarruvoima viedään pyörille paineilman välityksellä, mutta paineilmaa ohjataan normaalitilanteessa sähköisesti ja vikatilanteessa pneumaattisesti. Hakijalle voidaan myöntää joko laaja A-lupa, joka oikeuttaa kaikkiin jarrujärjestelmien korjaus-, huolto-, säätö- ja muutostöihin sekä jarrusovituksiin, tai B-lupa, joka oikeuttaa jarrujen korjaus-, huolto- ja säätötoimenpiteisiin, mutta ei lukkiutumattomien jarrujen (ABS/EBS) säätölaitteiden korjauksiin tai jarrusovituksiin.

Pykälän 1 momentin uudeksi 3 kohdaksi lisättäisiin E-lupa. Se antaisi luvanhaltijalle oikeuden suorittaa kaikkia ETBS-jarrujärjestelmiin liittyviä korjaus-, huolto-, säätö- ja muutostoimenpiteitä. Toisin kuin paineilmajarrujen korjaamiseen ETBS-jarrujen korjaamiselle esitetään vain yhtä lupatyyppeä. ETBS-jarrut ovat E-säännön nro 13 vaatimusten mukaisesti

aina lukkiutumattomat jarrut eikä niissä käytännössä ole paineilmajarrujen korjaamiseen tarkoitetun B-luvan mukaista fyysistä jarruvoiman säädintä, joten B-lupaa vastaavalle luvalla ei ETBS-jarrujen korjaamiseen liittyen ole tarvetta. ETBS-jarruilla varustetussa autossa, jolla saa vetää paineilmajarruilla varustettua perävaunua, on oltava myös paineilmajärjestelmä, jolla ohjataan perävaunun jarruja vastaavalla tavalla kuin ajoneuvoyhdistelmässä, jonka vetoautossa on paineilmajarrut. ETBS-jarruilla varustetun vetoauton paineilmajärjestelmästä myös täytetään perävaunun tai perävaunujen jarrujärjestelmien paineilmasäiliöt. Näistä syistä ajoneuvoyhdistelmien jarrusovituksia tekevällä korjaamalla on oltava momentin 1 kohdan mukaisesti myös A-lupa.

Nykyinen 2 momentti säilyisi muutoin ennallaan, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin koskemaan nykytilaa vastaavasti paineilmajarruja.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa edellytettäisiin, että jarrujärjestelmiin tehtävissä muutoksissa noudatetaan ajoneuvon valmistajan ja jarrujärjestelmän valmistajan antamia ohjeita. Säännöksellä täydennettäisiin 181 §:n korjaamista ja asentamista koskevia säännöksiä ja tarkennettaisiin sitä, että muutoksia ei saa tehdä valmistajien ohjeiden vastaisesti. Lain 143 §:ssä säädetään velvollisuudesta esittää muutettu ajoneuvo muutoskatsastukseen ennen sen käyttämistä liikenteessä.

189 §. *Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu.* Pykälää muutettaisiin sekä liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen että Euro 7 -asetuksen edellyttämän sääntelyn takia. Molemmat asetukset edellyttävät jäsenvaltioita säätämään asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista tiettyjen tekojen tai laiminlyöntien osalta. Tässä pykälässä säädettäisiin asetusten vastaiseen toimintaan sovellettavista seuraamusmaksuista siltä osin kuin ne kohdistuvat talouden toimijaan. Talouden toimija on määritelty jo voimassa olevan ajoneuvolain 2 §:n 43 kohdassa. Seuraamusmaksun määrääminen edellyttäisi tahallisuutta tai huolimattomuutta.

Pykälän 1 kohtaan lisättäisiin, että talouden toimija voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu silloin, jos se antaa vääriä tietoja liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 18, 19 ja 32 artiklassa tarkoitettujen hyväksyntämenettelyjen yhteydessä. Muutos tarkoittaisi, että väärien tietojen antamisesta liikkuvien työkoneiden EU-tyyppihyväksyntä- ja EU-yksittäishyväksyntämenettelyissä voitaisiin määrätä seuraamusmaksu. Kohdassa olisi tarpeen viitata niihin liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen artikloihin, joissa säädetään EU-tyyppihyväksyntämenettelystä ja EU-yksittäishyväksyntämenettelystä. Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen mukaan seuraamus tulee määrätä väärän tiedon antamisesta näiden menettelyjen yhteydessä, jolloin kohdassa on tarpeen viitata niihin artikloihin, joissa menettelyistä yleisesti säädetään, eikä esimerkiksi yksittäisiin talouden toimijan velvoitteisiin. Vastaavasti on säädetty muidenkin ajoneuvoluokkien puiteasetusten osalta. Muutoksella pannaan osaltaan täytäntöön liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 53 artiklan 2 kohdan a alakohta.

Pykälän 2 kohtaa muutettaisiin siten, että siinä huomioitaisiin myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen osalta tilanne, jossa talouden toimija antaa vääriä tietoja takaisinkutsumenettelyn yhteydessä. Kohtaan lisättäisiin muiden ajoneuvoluokkien puiteasetuksia vastaavasti viittaus liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklaan, jossa säädetään kansallisista menettelyistä vakavan riskin aiheuttavia tai vaatimustenvastaisia liikkuvia työkoneita varten. Muutoksella pantaisiin täytäntöön liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 53 artiklan 2 kohdan a alakohtaan lopuosan tarkoittamat seuraamukset.

Pykälän 3 kohtaa muutettaisiin niin, että siinä viitataan liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen artikloihin, joissa säädetään talouden toimijan velvollisuuksista huolehtia, ettei se aseta

saataville markkinoilla U-luokan liikkuvia työkoneita ilman vaadittavaa hyväksyntää taikka merkintöjä. Säännös vastaisi muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten vastaavia seuraamuksia. Muutoksella pantaisiin osaltaan täytäntöön liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 53 artiklan 2 kohdan e ja f alakohdan tarkoittamat seuraamukset (ks tarkemmin jakso 3.1. siitä miten voimassa oleva lainsäädäntö jo kattaa asetuksen edellyttämät täydentävät säännökset).

Pykälän 5 kohdan johdantokappaleeseen lisättäisiin täsmennyksenä, että kohta koskee myös ajoneuvon suunnittelua ja valmistamista muuttamisen lisäksi. Kohta olisi tällöin johdonmukainen siinä tarkoitettujen EU-asetusten kanssa, ja muutos poistaisi mahdollisia tulkintaepäselvyyksiä. Pykälä koskisi selkeästi myös ajoneuvon valmistamista uutena niin, ettei se täytä vaatimuksia. Lisäksi johdantokappaleeseen lisättäisiin nimenomainen maininta päästönrajoitusjärjestelmän suunnittelua ja valmistamista koskeviin vaatimuksiin eikä pelkästään kieltoihin, jotta kohta olisi johdonmukainen Euro 7 -asetuksen 4 artiklan 6 kohdan kanssa, johon ehdotetaan liitettäväksi seuraamusmaksu-uhka.

Pykälän 5 kohtaan lisättäisiin uusi f alakohta, joka viittaa Euro 7 -asetuksen 4 artiklan 5 ja 6 kohdassa säädettyihin kieltoihin. Uusi f kohta tarkoittaisi, että 4 artiklan viittausten osalta Euro 7 -asetuksen vaatimukset täyttävän auton suunnittelu, valmistaminen ja kokoaminen sellaisiksi, että ne on varustettu manipulointilaitteilla tai manipulointistrategioilla, jotka aiheuttavat sen, että vaatimustenvastainen ajoneuvo vaikuttaa olevan tämän asetuksen mukainen ja, että luokkien M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ ajoneuvojen suunnittelu, valmistaminen tai kokoaminen ilman vaadittua, kuljettajaa liiallisista pakokaasupäästöistä varoittavaa järjestelmää tai kuljettajaa reagenssin vähyydestä varoittavaa järjestelmää voisi johtaa seuraamusmaksun määräämiseen. Pykälän 5 kohtaan ehdotetuilla muutoksilla pantaisiin täytäntöön Euro 7 -asetuksella muutetun autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 84 artiklan 3 a kohdan b ja c alakohdat..

Voimassa olevat 5 kohdan alakohdat säilyisivät muuttumattomina, mutta d alakohdan lopussa oleva tai-sana siirrettäisiin säädösteknisenä muutoksena e kohdan loppuun uuden f kohdan lisäyksen johdosta.

Pykälän 10 kohtaan lisättäisiin, että talouden toimijalle voitaisiin määrätä seuraamusmaksu myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 24 artiklassa säädetystä hyväksyntäasiakirjojen muutoksia koskevan ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnistä. Muutoksella pantaisiin osaltaan täytäntöön asetuksen 53 artiklan 2 kohdan c alakohta, jonka mukaan sellaisten tietojen tai teknisten eritelmien ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa takaisinkutsun järjestämiseen taikka EU-tyyppi hyväksyntätodistuksen epäämiseen tai peruuttamiseen, tulee johtaa seuraamukseen. Kohdassa pannaan kansallisesti täytäntöön myös muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten vastaava ilmoittamisen laiminlyöntiä koskeva seuraamus. Täytäntöönpanoa täydentäisi pykälän 12 kohtaan ehdotettava muutos.

Pykälän 12 kohtaa muutettaisiin lisäämällä siihen muiden ajoneuvoluokkien puiteasetuksia vastaavalla tavalla viittaus liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 8 artiklaan. Kohta koskee tilannetta, jossa velvollisuus ilmoittaa hyväksyntäviranomaiselle tai markkinavalvontaviranomaiselle tiedot vaatimustenvastaisuudesta tai vakavasta riskistä laiminlyöntäisiin. Muutoksella pantaisiin osaltaan täytäntöön liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 53 artiklan 2 kohdan c alakohta edellä mainitun pykälän 10 kohdan lisäksi.

Lisäksi pykälän 14 kohtaan lisättäisiin muita ajoneuvoluokkien puiteasetuksia vastaavalla tavalla säännös siitä, että myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklan nojalla määrätyn rekisteröinti-, myynti- tai käyttöönottokiellon rikkomisesta voidaan määrätä

seuraamusmaksu. Tällä pantaisiin pykälän 3 kohdan ohella täytäntöön liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen 53 artiklan 2 kohdan e alakohta.

189 a §. Riippumattomalle toimijalle määrättävä seuraamusmaksu. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 189 a §, jossa säädettäisiin täsmällisesti riippumattomille toimijoille määrättävästä seuraamusmaksusta. Pykälällä pantaisiin täytäntöön Euro 7 -asetuksen 19 artiklalla muutettu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 84 artiklan 1 ja 3 b kohta. Artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava niitä seuraamuksia koskevat säännöt, joita määrätään talouden toimijoiden lisäksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetusta rikkoneille riippumattomille toimijoille. Lisäksi 3 b kohdan mukaan riippumattomien toimijoiden osalta rikkomustyyppeihin, joista voidaan määrätä seuraamuksia, on kuuluttava ainakin ajoneuvon ja sen järjestelmien luvaton muuttaminen. Ajoneuvolain seuraamussäännöksissä on näin ollen tarpeen erottaa täsmällisesti riippumattomalle toimijalle määrättävät seuraamukset talouden toimijalle määrättävistä seuraamuksista. Pykälän kohdissa säädettäisiin täsmällisesti niistä säännöksistä, joiden rikkomisesta riippumattomalle toimijalle voitaisiin määrätä seuraamusmaksu. Seuraamusmaksun määrääminen edellyttäisi tahallisuutta tai huolimattomuutta. Riippumaton toimija määriteltäisiin lain 2 §:ään ehdotetussa uudessa 40 a kohdassa. . Pykälässä tarkoitettujen seuraamusmaksujen määräämisestä ja suuruudesta säädettäisiin voimassa olevassa 193 §:ssä, johon ei ehdoteta muutosta. Sen 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto määrää 189–192 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksun ja se kattaisi myös uuden 189 a §:n.

Pykälän 1 kohta vastaisi sisällöltään talouden toimijoiden seuraamusmaksusta säädettyä 189 §:n 6 kohtaa. Seuraamusmaksu voitaisiin määrätä riippumattomalle toimijalle, joka rikkoo kieltoa muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia taikka rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa. Ajoneuvolain 7 a §:n 4 momentin mukaan liikenteessä käytettävään ajoneuvoon toteutettu päästömanipulaatio on kiellettyä ajoneuvon muuttamista. Ehdotus vastaisi sisällöllisesti nykytilaa, mutta selventäisi sääntelyä erottamalla riippumattoman toimijan talouden toimijan määritelmästä ja seuraamussääntelystä, mikä olisi johdonmukaista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen seuraamuksia koskevan 84 artiklan 1 ja 3 b kohdan kanssa.

Pykälän 2 kohdassa viitattaisiin nimenomaisesti Euro 7 -asetuksen 12 artiklaan, joka koskee kuluva reagenssia käyttävien järjestelmien ja pilaantumista rajoittavien järjestelmien toimintaa. Sen 1 kohdan mukaan riippumattomat toimijat eivät saa tehdä ajoneuvoihin ja niiden järjestelmiin luvattomia muutoksia. Artiklan 1 kohdan tarkoittamasta luvattomasta muutoksesta voitaisiin määrätä seuraamusmaksu. Kohdan kielto vastaisi sisällöllisesti nykytilaa, mutta täsmentäisi sen koskevan myös riippumattomia toimijoita, mikä olisi johdonmukaista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen seuraamuksia koskevan 84 artiklan 3 b kohdan kanssa.

190 §. Nimetylle tutkimuslaitokselle määrättävä seuraamusmaksu. Pykälän muutettaisiin niin, että se mahdollistaa seuraamusmaksun määräämisen nimetylle tutkimuslaitokselle liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen 53 artiklassa edellytetyistä rikkomuksista. Seuraamusmaksu vastaisi teonkuviltaan talouden toimijalle määrättävää seuraamusmaksua ja muiden ajoneuvoluokkien vastaavia seuraamuksia.

Pykälän 1 kohdan mukaan seuraamusmaksu voitaisiin määrätä hyväksyntämenettelyjen yhteydessä annettujen väärin tietojen seurauksena.

Pykälän 2 *kohdan* mukaan seuraamusmaksu voitaisiin määrätä takaisinkutsumenettelyn yhteydessä annettujen väärin tietojen seurauksena.

Pykälän 3 *kohta* käsittäisi liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetyn tiedotusveloitteen laiminlyönnin. Säännöksessä tarkoitettu tiedotusveloite koskee ilmoittamista sellaisista havaituista vaatimustenvastaisuuksista, jotka saattavat edellyttää tyyppihyväksyntätodistuksen epäämistä, rajoittamista tai peruuttamista tilapäisesti tai kokonaan, sekä sellaisista olosuhteista, jotka vaikuttavat tutkimuslaitosten nimeämisen soveltamisalaan ja edellytyksiin.

Pykälän 4 *kohta* koskisi tilannetta, jossa tutkimuslaitos laiminlyö sille mainituissa asetuksissa säädetyn veloitteen ilmoittaa havaitsemastaan valmistajan vaatimustenvastaisuudesta hyväksyntäviranomaiselle.

195 §. Liikennevirhemaksu. Pykälän 6 momenttiin lisättäisiin viittaus muutettavaksi ehdotettavassa 83 §:n 5 momentissa tarkoitetun rekisteritietoilmoituksen laiminlyöntiin. Momentti muutettaisiin siten, että jatkossa ajoneuvon omistajana tai haltijana toimivalle oikeushenkilölle, joka ei ole ilmoittanut käyttövastaavaa, voitaisiin selkeästi määrätä 70 euron liikennevirhemaksu rekisteritietoilmoituksen laiminlyönnistä. Ehdotus liittyy 83 §:n 5 momentin muutosehdotukseen, jonka mukaan oikeushenkilö olisi jatkossa velvollinen ilmoittamaan rekisteriin tiedon käyttövastaavasta ja sitä koskevista muutoksista, jos oikeushenkilön omistuksessa tai hallinnassa olevan auton omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä. Koska käyttövastaava on oikeushenkilökohtainen, liikennevirhemaksukin olisi oikeushenkilökohtainen. Oikeushenkilön omistukseen tai hallintaan rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärällä ei olisi vaikutusta. Liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä joka kerta, kun valvova viranomainen (poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli) toteaa käyttövastaavatiedon puuttuvan esimerkiksi automaattisen tai perinteisen liikennevalvonnan yhteydessä. Liikennevirhemaksu voitaisiin siten määrätä kunkin ajoneuvon osalta, joka tavataan liikenteestä ilman käyttövastaavatietoja.

Muilta osin momentti säilyisi ennallaan. Käyttövastaavatiedon ilmoittamisen laiminlyönnistä voitaisiin siten määrätä samansuuruinen liikennevirhemaksu kuin nykyäänkin omistajalle tai haltijalle voidaan määrätä 83 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetun muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tekemättä jättämisestä. Liikennevirhemaksun määrääminen edellyttäisi tahallisuutta tai huolimattomuutta samoin kuin nykyään. Voimassa oleva 195 §:n 7 momentti sisältää informatiivisen viittauksen, jonka mukaan liikennevirhemaksun määräämisestä ja tiedoksiannosta säädetään tieliikennelaissa.

7.2 Tieliikennelaki

2 §. Määritelmät. Pykälän 24 *kohta* säilyisi muutoin ennallaan, mutta sen lopussa oleva piste muutettaisiin puolipisteeksi, koska määritelmiin lisättäisiin uusi 25 kohta.

Pykälään lisättäisiin uusi 25 *kohta*, joka sisältäisi dynaamisen ajotehtävän määritelmän. Määritelmä vastaa YK:n Euroopan talouskomission UNECE:n ajoneuvoteknisessä työryhmässä WP.29:ssä tekeillä olevan automaattisia ajoneuvoja koskevan ADS-E-säännön määritelmää. E-sääntöluonnoksen mukaan dynaamisella ajotehtävällä tarkoitetaan reaaliaikaisia operatiivisia ja taktisia toimintoja, joita tarvitaan ajoneuvon operointiin. Operatiivisilla toimilla tarkoitetaan varsinaisen toimen tekemistä, esimerkiksi jarruttamista. Taktinen toimenpide puolestaan merkitsee toimenpiteen suunnittelua ja valmistautumista siihen. Esimerkkinä voisi olla tilanne, jossa edessä oleva liikennevalo vaihtuu punaiseksi. Tällöin on suunniteltava, milloin jarrutuksen tulee alkaa.

Markkinoilla on jo nykyään kuljettajaa avustavia järjestelmiä, jotka kykenevät dynaamisten ajotehtävien tekemiseen. Tällaisia ovat muun muassa adaptiiviset vakionopeudensäätimet. Parhaillaan tyyppihyväksyntäprosessissa on kuitenkin jo ajoneuvoja, joissa olevat kuljettajaa avustavat järjestelmät mahdollistavat sen, että kuljettaja pitää käsiä irti ohjauspyörästä ilman, että järjestelmä vaatii laittamaan niitä takaisin lyhyen ajan kuluessa. Tämä ja muu ajoneuvojärjestelmien kehitys kohti automaattisia ajojärjestelmiä tulee muuttamaan ajoneuvojen ajokokemusta. Tämän seurauksena ajoneuvon käyttäjien ymmärrys kuljettajan roolista ja siihen liittyvistä velvollisuuksista ja vastuista saattaa hämärtyä. Määritelmä liittyy ehdotettavaan uuteen 6 a §:ään, jolla pyritään vahvistamaan ajoneuvon käyttäjien ymmärrystä kuljettajan roolista ja siihen liittyvistä velvollisuuksista ja vastuista tieliikenteen automaatiokehityksen seuraavissa vaiheissa.

6 a §. *Dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien käyttäminen.* Lakiin lisättäisiin uusi 6 a §, joka liittyy tieliikenteen jatkuvasti etenevään automaatiokehitykseen. Markkinoille on tulossa ajoneuvoja, jotka pystyvät hoitamaan dynaamisia ajotehtäviä kuljettajan puolesta tavalla, joka muuttaa kuljettajan ajokokemusta verrattuna tähän saakka markkinoilla olleisiin järjestelmiin. Tällainen on esimerkiksi järjestelmä, joka sallii pitkäaikaisesti käsien irti pitämisen ratista. Dynaamisen ajotehtävän määritelmä lisättäisiin 2 §:ään uudeksi 25 kohdaksi.

Vaikka ajoneuvon ajamiseen liittyvä koettu tuntemus muuttuu, kuljettajan velvollisuudet ja vastuut pysyvät muuttumattomina niin kauan kuin kyse on kuljettajaa avustavista järjestelmistä. Vaikka kuljettajaa avustavat järjestelmät pystyisivät huolehtimaan ajoneuvon dynaamisista ajotehtävistä niin, että kuljettajan ei tarvitse fyysisesti itse tehdä niitä, kuljettajan tulee jatkossa vähintään jatkuvasti valvoa ajoneuvon kulkua liikenteessä ja liikenneympäristöä. Kuljettajan on tällöin oltava koko ajan valmiudessa puuttua ajoneuvon kulkuun, koska ajoneuvon kulku liikenteessä niin, että se noudattaa liikennesääntöjä eikä aiheuta haittaa tai vaaraa on edelleen kuljettajan vastuulla. Hän ei luonnollisesti voi tällöin tehdä muita toimintoja kuin valvontaa, kuten esimerkiksi seurata mobiililaitteiden ruutuja. Kuten nykyäänkin, kuljettajan on myös arvioitava, millaisissa olosuhteissa dynaamisia ajotehtäviä suorittavia kuljettajaa avustavia järjestelmiä on turvallista kytkeä päälle. Automaatiokehityksen myöhemmässä vaiheessa automaattisen ajojärjestelmän edellytetään tunnistavan sen käytölle suunnitellun toimintaympäristön olemassa olon. Kuljettajaa avustavien järjestelmien osalta myös tämä tehtävä on kuljettajan vastuulla.

Kyse on nykyisin markkinoilla olevien, jo monella tapaa tuttujen kuljettajaa avustavien järjestelmien evoluutiosta matkalla kohti automaattisia ajojärjestelmiä. Vaihe ei ole vailla haasteita, koska yleisestä automaatiokehityksestä tiedetään, että ihmisten kyky suorittaa pitkäaikaisesti monotonista järjestelmien valvontaa ei ole paras mahdollinen. Lisäksi tutkimuksissa on myös havaittu ihmisten taipumus ylikuormittaa käytössään oleviin järjestelmiin. Toistaiseksi käytössä olleiden kuljettajaa avustavien järjestelmien on tutkimusten perusteella voitu osoittaa keskimäärin lisäävän liikenneturvallisuutta. Mallinnusten perusteella myös automaattisten ajojärjestelmien on voitu todistaa odotusten mukaisesti lisäävän turvallisuutta. Väliin jäävästä alueesta ei ole tutkimustietoa, ja vaarana on, että kuljettajan roolin hämärtyminen saattaa heijastua heikentävästi liikenneturvallisuuteen.

Ehdotettu säännös ei muuttaisi oikeustilaa, vaan se on tarkoitettu selkeyttämään ajoneuvoa käyttävien ihmisten ymmärrystä kuljettajan roolista ja siihen liittyvistä velvollisuuksista ja vastuista erittäin kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä käytettäessä.

150 §. *Yleiset kytkentäsäännöt.* Pykälän 3 momenttia muutettaisiin. Momentissa huomioitaisiin jarruja koskevan E-säännön nro 13 vaatimusten mukaiset sähkötoimiset jarrut (ETBS-jarrut).

Kyseessä on vuonna 2025 mainitun E-säännön muutoksella sallituksi tullut jarrujen toteutustapa, jossa auton jarruja ei enää käytetä paineilmalla, vaan sähköllä. ETBS-jarruilla voidaan saavuttaa paineilmajarruja nopeampi reagointi ja parantaa kuljettajaa avustavien järjestelmien toimintaa, joten niiden käyttämiselle E-säännön mukaisesti tehdyn hyväksynnän rajoissa ei ole estettä. E-säännön nro 13 mukaisessa hyväksynnässä määritetään muun muassa jarrujen suorituskykyyn perustuva suurin sallittu ajoneuvoyhdistelmän massa. ETBS-jarruilla varustettu auto voidaan mainitun E-säännön mukaisesti hyväksyä jarrujen osalta myös ajoneuvoyhdistelmän vetoautoksi, mutta autossa on silloin oltava myös paineilmajärjestelmä, joka antaa ajoneuvoyhdistelmän perävaunuille jarrujen käyttöön tarvittavan paineilman ja ohjaa perävaunujen jarruja vikatilanteessa. Normaalitilanteessa ETBS-jarruilla varustettu vetoauto ohjaa perävaunujen sähköohjattuja paineilmatoimisia jarruja (EBS-jarruja) samalla tavalla kuin EBS-jarruilla varustettu vetoauto. Pykälän muut momentit säilyisivät ennallaan.

7.3 Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta

5 §. Maksun määrä ja perusteet. Lain 5 §:ää muutettaisiin niin, että katsastuksen valvontamaksua korotettaisiin vastaamaan tämän hetken kustannustasoa. Yleisen kustannustason nousun ja valvonnan tarpeen lisääntymisen vuoksi Liikenne- ja viestintäviraston katsastustoiminnan lakisäätteisiin tehtäviin liittyvä kokonaiskustannus on kasvanut viimeisen 10 vuoden aikana. Nousseiden kustannusten ja katsastusten vähentymisestä johtuvan alentuneen valvontamaksun kertymän takia nykyinen valvontamaksu 2,2 euroa ei vastaa niistä toiminnoista aiheutuvia kustannuksia, joita varten maksua kerätään. Vuotuisella tasolla tulisi kerätä yhteensä noin 9 100 000 euroa, jotta kertymä vastaisi paremmin niistä toiminnoista aiheutuvia kustannuksia, joita varten maksua kerätään. Vuonna 2025 katsastuksen valvontamaksua kerättiin noin 7 800 000 euroa. Valvontamaksun kokonaissumma nousisi siis noin 1 300 000 euroa vuodessa. Katsastuksen valvontamaksun korotuksen tarkoituksena olisi saattaa valvontamaksu vastaamaan katsastustoiminnasta valtiolle aiheutuvia nykytilan kustannuksia. Maksun muutos olisi tarkoitus tulla voimaan 1.1.2027.

7.4 Autoverolaki

10 §. Uusi henkilöauto ja pakettiauto. Autoverolain 10 §:n 1 momenttiin lisättäisiin viittaus sääntöjen, menettelyjen ja testausmenetelmien vahvistamisesta asetuksen (EU) 2024/1257 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse pakokaasu- ja haihtumispäästöjä koskevasta tyyppi hyväksynnästä luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvojen osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta annettuun komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2025/1706 ja sen liitteessä XXI tarkoitettuun yhdenmukaistettuun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainväliseen testimenetelmään. Ehdotus tarkoittaa, että pykälän mukaan verotaulukkoa 1 A sovelletaan Euro 7 -autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty kyseisen Euro 7 -asetuksen nojalla annetun komission täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti. Veroprosentti määräytyy jatkossakin auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty EU-lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

7.5 Ajoneuvoverolaki

10 §. Perusvero. Ajoneuvoverolain 10 §:n 2 momenttiin lisättäisiin viittaus sääntöjen, menettelyjen ja testausmenetelmien vahvistamisesta asetuksen (EU) 2024/1257 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse pakokaasu- ja haihtumispäästöjä koskevasta tyyppi hyväksynnästä luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvojen osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta annettuun komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2025/1706 ja sen liitteessä XXI tarkoitettuun yhdenmukaistettuun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainväliseen

testimenetelmään. Ehdotus tarkoittaa, että pykälän mukaan verotaulukkoa 1 A sovelletaan Euro 7 -autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty kyseisen Euro 7 -asetuksen nojalla annetun komission täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti. Veroprosentti määräytyy jatkossakin auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty EU-lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Voimassa oleva ajoneuvolaki sisältää useita valtioneuvostolle tai ministeriöille osoitettuja asetuksenantovaltuuksia sekä Liikenne- ja viestintävirastolle tai Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle annettuja määräyksenantovaltuuksia. Määrällisesti eniten valtuuksia osoitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle.

Esityksellä täydennettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvolain 66 §:n 8 momentissa osoitettua määräyksenantovaltuutta. Momentissa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkemmat määräykset muun muassa EU-tyyppihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävistä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkemmat määräykset vähäisistä poikkeuksista eri ajoneuvoluokkien puiteasetuksissa säädettyjen menettelyjen noudattamiseen kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyypihyväksynnässä. Liikenne- ja viestintäviraston valtuutuksen alaan lisättäisiin jatkossa mahdollisuus määrätä myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen mukaisista tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävistä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä ja vähäisistä poikkeuksista liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen noudattamiseen kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyypihyväksynnässä. Valtuuden laajentaminen koskemaan myös liikkuvien työkoneiden puiteasetusta on tarpeen, jotta puiteasetuksen mukaisesta vaatimustenmukaisuuden valvonnasta voidaan varmistua asianmukaisesti. Virastolla on vastaava valtuus jo nykyisin muiden ajoneuvoluokkien puiteasetusten osalta.

Esityksen johdosta olisi päivitettävä ensinnäkin ajoneuvoasetusta. Sen säännöksissä tulisi huomioida ETBS-jarrut paineilmajarrujen rinnalla. Asetusmuutokset on tarkoitus valmistella siten, että ne tulisivat voimaan samanaikaisesti esitykseen sisältyvien ajoneuvo- ja tieliikennelain muutosten kanssa.

Lisäksi tiettyjä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä olisi päivitettävä esityksen johdosta. Traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen, muiden kuin autoon kytkettäväksi tarkoitettujen hinattavien laitteiden sekä eläinten vetämien ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräys (TRAFICOM/75637/03.04.03.00/2020) sisältää moottorityökoneiden yksityiskohtaiset kansalliset tekniset vaatimukset. Määräys tulisi päivittää yhteensopivaksi liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen soveltamisalan kanssa. Kansallinen tyyppihyväksyntä jää mahdolliseksi siirtymäaikaisten jälkeenkin osalle moottorityökoneista. Eräitä moottorityökoneiden kansallisia määräyksiä, kuten hitaan ajoneuvon kilven ja varoituskolmion teknisiä vaatimuksia, on tarvetta soveltaa myös U-luokan ajoneuvoiksi hyväksytyihin moottorityökoneisiin.

Euro 7 -asetuksen renkaiden hiukkaspäästöjä koskevat uudet vaatimukset edellyttää määräysmuutosta Liikenne- ja viestintäviraston antamaan määräykseen autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista, jossa määrätään muun muassa renkaiden vaatimustenmukaisuuden osoittamistavoista. Jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista

(TRAFICOM/422611/03.04.03.00/2020) ja ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteista (TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020) tulisi päästövaatimusten osalta huomioida myös Euro 6/IV uudemmat päästövaatimukset.

Paineilmajarrujen hyväksymistä ja katsastamista koskeissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä on huomioitava ETBS-jarrut siltä osin kuin kyse on ETBS-jarruilla varustetusta autosta, jolla saa vetää paineilmajarruilla varustettua perävaunua. ETBS-jarruilla varustetut ajoneuvoyhdistelmän vetoautot on huomioitava jarrujen yhteensopivuuden kannalta toisiinsa sopivia ajoneuvoja koskeissa määräyksissä. Muutostarpeet tarkentuvat jatkossa, kun ETBS-jarruilla varustettuja autoja tulee markkinoille ja valmistajat antavat ohjeita jarrujen tarkastamisesta ja kun katsastusta koskevat EU- ja kansainväliset säännökset kehittyvät. Tarkastamisessa voidaan varsin kattavasti hyödyntää valmistajien ohjeita, joita näiden on E-säännön nro 13 vaatimusten mukaisesti annettava.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 29.11.2026, jolloin ensimmäiset Euro 7 -asetuksen vaatimukset tulevat sovellettaviksi. Katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 §:n muutokset ehdotetaan kuitenkin tulevaksi voimaan 1.1.2027.

10 Toimeenpano ja seuranta

Sekä liikkuvien työkoneiden puiteasetukseen että Euro 7 -asetukseen sisältyy niin sanottu uudelleentarkastelulauseke. Komission tulee liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 54 artiklan mukaan arvioida asetusta viimeistään 29.1.2033 ja esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus sen soveltamisesta. Euro 7 -asetuksen 18 artiklassa komissiolle asetetaan puolestaan useita eri aiheita koskevia määräaikoja kertomusten laatimiselle. Molemmat asetukset velvoittavat jäsenvaltiot ilmoittamaan komissiolle asetusten soveltamisesta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on keskeinen rooli sekä liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen että Euro 7 -asetuksen toimeenpanossa ja seurannassa. Virasto toimii ensinnäkin kansallisena toimivaltaisena hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisena. Toiseksi virasto osallistuu molempien asetusten osalta EU-tason viranomaisyhteistyöhön. Asetukset sisältävät komissiolle siirrettyä säädösvaltaa ja valtaa antaa täytäntöönpanoasetuksia. Liikenne- ja viestintävirasto edustaa Suomea komissiota avustavassa komiteassa, jossa se pyrkii vaikuttamaan Suomelle tärkeisiin asioihin ja yhtenäisen soveltamiskäytännön muotoutumiseen. Lisäksi virasto osallistuu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen nojalla perustetun täytäntöönpanon valvonnan tietojenvaihtofoorumiin. Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 52 artiklassa foorumi velvoitetaan tarkastelemaan tiettyjä asetusten tulkintaan ja täytäntöönpanoon liittyviä asioita.

11 Suhde muihin esityksiin

Esityksellä ei ole tällä hetkellä suhdetta muihin esityksiin (tarkistetaan vielä valmistelun edetessä).

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus

Esityksen 1. lakiehdotukseen sisältyvät sähkötoimisten jarrujärjestelmien eli ETBS-jarrujen korjauslupaa koskevat säännökset (ajoneuvolain 180 ja 182 §) ovat merkityksellisiä perustuslain

18 §:ssä ja EU:n perusoikeuskirjan 16 artiklassa turvatus elinkeinovapauden kannalta. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetään jokaisen oikeudesta lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännöksen tarkoitus on vahvistaa tämä oikeus.

Raskaiden autojen ETBS-jarrujen korjaamiseen ehdotetaan lupamenettelyä, joka käytännössä vastaa nykyisin paineilmajarruilla varustettujen autojen ja perävaunujen korjaamisessa edellytettyä lupamenettelyä. Kyse on näin ollen elinkeinon luvanvaraisuutta koskevista säännöksistä. Lupaviranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto, joka säädetään asennus- ja korjauslupien valvontaviranomaiseksi voimassa olevan ajoneuvolain 179 §:ssä. Ehdotuksella rinnastettaisiin uuden teknologian mukaisten jarruvoiman sähköiseen voimansiirtoon perustuvien jarrujärjestelmien korjaaminen perinteisten paineilmajarrujen ja sähköohjattujen paineilmajarrujen korjaamiseen.

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti. Luvanvaraisuudesta on säädettävä lailla, jonka on täytettävä perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset. Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan, missä määrin tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti (ks. esim. PeVL 69/2014 vp ja PeVL 31/2018 vp).

ETBS-jarrujen korjaamiseen vaadittavasta luvasta säädettäisiin ensinnäkin lain tasolla. Ajoneuvolain 180 §:ssä säädetään jo nykyisin tiettyjen, pykälässä tarkasti määriteltyjen asennus- ja korjaustöiden luvanvaraisuudesta. Ehdotetut säännökset olisivat täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Ajoneuvolain 180 §:ssä lueltaisiin täsmällisesti ne ajoneuvoluokat, joiden ETBS-jarrujen korjaaminen vaatisi jatkossa luvan. Luvanvaraisuus ei koskisi kaikkia ETBS-jarruilla varustettuja autoja, vaan tiettyjä raskaita autoja. Luvanvaraisuus olisi siten myös rajattua. Rajoittamisen laajuus ja edellytykset ilmenisivät ehdotetuista uusista säännöksistä ja voimassa olevista ajoneuvolain 9 luvun säännöksistä.

Raskaiden ajoneuvojen jarrujärjestelmien korjauslupavaatimus perustuu järjestelmien monimutkaisuuteen ja toisaalta suureen merkitykseen turvallisuuden kannalta (HE 177/2020 vp s. 81). Niiden oikeaoppisella asentamisella ja korjaamisella on merkittävä vaikutus sekä liikenneturvallisuuden että kuluttajansuojan kannalta. ETBS-jarrujen huomioiminen tässä sääntelyssä ja luvan edellyttäminen myös niiden korjaamiselta tukee liikenneturvallisuuden säilyttämistä teknologisen kehityksen myötä. Ehdotettu muutos varmistaa, että uudet jarrujärjestelmät ovat asianmukaisesti säänneltyjä ja valvottuja. Tämä edistää turvallisuutta erityisesti raskaan liikenteen osalta, koska ETBS-jarruilla varustetun auton kuljettajaa avustavien ja automaattisten turvajärjestelmien toiminta on mahdollista toteuttaa paineilmajarruilla varustettujen autojen teknisen tason mukaisesti määräytyviä minimivaatimuksia paremmin. Perustuslakivaliokunta on pitänyt liikenneturvallisuutta ja kuluttajansuojaa perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä perusteina elinkeinovapauden rajoittamisen kannalta (PeVL 40/2002 vp). Jarrut ovat keskeinen liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä. Perusteiden, joilla elinkeinovapautta rajoitetaan, voidaan näin ollen katsoa olevan hyväksyttäviä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta.

Elinkeinovapauden rajoitusten tulee myös olla välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja muutenkin suhteellisuusvaatimuksen mukaisia. Esityksen mukaan lupaa ei vaadittaisi kaikilta ajoneuvoilta, vaan ainoastaan raskaimmilla ajoneuvoilta, joiden merkitys liikenneturvallisuuden kannalta on suuri ja joiden keskuudessa ETBS-jarrujen ennakoidaan ensin yleistyvän. Esityksellä ei säädettäisi uusia pätevyysvaatimuksia, vaan voimassa olevat ajoneuvolain 181 §:n 1 momentin mukaiset luvan myöntämisen edellytykset koskisivat myös nyt ehdotettavaa lupaa. Lupaedellytykset on lainkohdassa säädetty suhteellisen yleisiksi ja sellaisiksi, että korjaamotoimijan tulisi täyttää ne lähtökohtaisesti ilman luvanvaraisuuttakin. Korjaamotoimintaa harjoittavalla tulee esimerkiksi olla tarvittava osaaminen ja laitteisto ilman lupavaatimustakin. Korjaamoille ei näin ollen aiheutuisi esimerkiksi uusia, nimenomaan korjaamolupaan liittyviä laitekustannuksia. Korjaamoluvan haltijoilta peritään tällä hetkellä vain vuosimaksua, joka on 140 euroa vuonna 2026. Vastaava vuosimaksu perittäisiin myös nyt ehdotettavasta luvasta, ja sitä voidaan pitää kohtuullisena.

Nyt ehdotettavan perusoikeusrajoitusta merkitsevän säännöksen hyväksyttävyyden ja viranomaistoiminnan ennustettavuuden kannalta merkitystä on lisäksi sillä, että Liikenne- ja viestintäviraston lupaharkinta on voimassa olevan ajoneuvolain 181 §:n mukaan sidottua harkintaa. Ehdotuksen voidaan kaikki edellä mainittu huomioiden arvioida rajoittavan elinkeinovapautta vain vähäisesti.

12.2 Hallinnolliset seuraamusmaksut

Esityksen 1. lakiehdotuksen 189, 189 a ja 190 §:ään sisältyy seuraamusmaksuja koskevaa sääntelyä, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä seuraamusmaksun talouden toimijalle, riippumattomalle toimijalle ja nimetylle tutkimuslaitokselle. Esityksellä muutettaisiin voimassa olevia seuraamusmaksuja (189 ja 190 §) ja lisättäisiin uusi seuraamusmaksu (189 a §). Muutokset tehtäisiin täydentävää sääntelyä edellyttävien liikkuvien työkonien puiteasetuksen ja Euro 7 -asetuksen johdosta.

Kansallinen liikkumavara. Liikkuvien työkonien puiteasetuksen 53 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä asetuksen rikkomiseen sovellettavista tehokkaista, oikeasuhteisista ja varoittavista seuraamuksista. Artiklan 2 kohta edellyttää, että seuraamuksia on määrättävä siinä luetelluista rikkomuksista. Muilta osin, kuten seuraamuslajin tai mahdollisen rahamääräisen seuraamuksen suuruuden osalta, seuraamukset jäävät pääosin kansalliseen harkintaan.

Euro 7 -asetuksen vaatimukset ovat osa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyä tyyppihyväksyntää. Euro 7 -asetuksen 19 artiklalla muutettiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen seuraamuksia koskevaa 84 artiklaa. Muutoksilla laajennettiin puiteasetuksen seuraamussääntelyn alaa lisäämällä niitä tekoja tai laiminlyönnejä, joihin seuraamusuhka on liitettävä, sekä lisäämällä uusi toimija seuraamussääntelyn alaan. Puiteasetuksen 84 artiklan 1 kohtaan lisättiin seuraamussääntelyn kohteeksi riippumaton toimija, jolla tarkoitetaan sellaisia muita luonnollisia tai oikeushenkilöitä kuin valtuutettua jälleenmyyjää tai korjaamoja, jotka osallistuvat ajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon. Jatkossa jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksia paitsi talouden toimijoille ja tutkimuslaitoksille myös riippumattomille toimijoille. Puiteasetuksen 84 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot liittävät seuraamusuhan vähintään siinä lueteltuihin tekotyyppeihin. Muilta osin seuraamukset jäävät pääosin kansalliseen harkintaan. Jo aiemmin voimassa ollut 84 artiklan 1 kohta edellyttää ainoastaan, että seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja että niiden on erityisesti oltava oikeassa suhteessa vaatimustenvastaisuuden vakavuuteen ja jäsenvaltion markkinoilla saataville asetettujen vaatimustenvastaisten ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien tai erillisten teknisten yksiköiden lukumäärään.

Sekä liikkuvien työkoneiden puiteasetus että Euro 7-asetuksella muutettu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus jättävät kansallista liikkumavaraa seuraamuksista säätämiseksi. Asetusten seuraamuksia koskevat kirjaukset ovat tulkittavissa pitkälti yleislausekkeiksi, jotka jättävät monelta osin seuraamusten määrittelyn kansalliselle tasolle. Asetukset edellyttävät sanamuotonsa mukaan seuraamusten säätämistä, mutta kansallista liikkumavaraa kaventaa se, että seuraamusuhka on liitettävä vähintään tiettyihin asetuksissa lueteltuihin tekoihin tai laiminlyön-teihin. Asetuksissa ei kuitenkaan ole yksilöity artiklanumeron tarkkuudella, minkä velvoitteen rikkomiseen seuraamusuhka on liitettävä, vaan näitä velvoitteita on kuvattu asiallisesti. Molemmat asetukset jättävät seuraamukset monelta osin, kuten seuraamusten luonteen ja määrän osalta, jäsenvaltion kansalliseen harkintaan, kunhan vilpittömän yhteistyön periaatteesta juontuvat unionioikeuden täytäntöönpanon yleiset vaatimukset täytyvät (vastaavuus- ja tehokkuusperiaate sekä suhteellisuusperiaate (Asia C-382/09 kohta 44 ja 45)). Jäsenvaltioiden harkintavallassa on arvioida kansallisen oikeusjärjestelmän puitteissa, millaiset seuraamukset ovat aiheellisia ja mikä mahdollisten seuraamusmaksujen suuruus olisi. Silloin kun EU-säädös ei edellytä nimenomaan rahamääräisiä seuraamuksia, kansallisesti on mahdollista säätää myös muusta hallinnollisesta seuraamuksesta, kuten huomautus, velvoittaminen toiminnan korjaamiseen, toiminnan kieltäminen tai uhkasakko, jos sitä pidetään kansallisesti kyseisestä rikkomuksesta riittävänä seuraamuksena.

Nyt ehdotettu seuraamussäätely on tarkoitus sovittaa yhteen ajoneuvolaissa jo säädetyn seuraamusmaksusäätelyn kanssa. Asetukset edellyttävät seuraamusten säätämistä tietyistä teoista tai laiminlyönneistä, joihin nyt ehdotetaan liitettäväksi seuraamussäätely, mutta asetukset eivät edellytä nimenomaan esimerkiksi rahamääräisistä seuraamuksista säätämistä. Ehdotetut seuraamusmaksuja koskevat säännökset eivät kuitenkaan ole miltään osin puhtaasti kansallisia, vaan perustuvat asetusten vaatimuksiin siitä mitä tekoja jäsenvaltioiden on sanktioitava. Seuraamusmaksujen määräämisestä ja suuruudesta säädetään voimassa olevan ajoneuvolain 193 §:ssä, johon ei ehdoteta muutoksia. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun, jonka suuruus voi olla oikeushenkilölle enintään 30 000 euroa ja luonnolliselle henkilölle enintään 3 000 euroa. Pykälä sisältää myös muuta tarkentavaa säätelyä maksun määräämisestä.

Perustuslakivaliokunnan käytäntö. Perusoikeudet ja niiden rajoittamisen yleiset edellytykset on otettava huomioon myös hallinnollisia seuraamuksia koskevassa säätelyssä. Tällaisia ovat muun muassa vaatimukset säätelyn hyväksyttävyydestä ja oikeasuhtaisuudesta. Perusoikeusrajoituksen hyväksyttävyyshaarajärjestyksen mukaisesti hallinnollisille sanktioille on esitettävä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste (PeVL 23/1997 vp, s. 2/II).

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Valiokunta on myös katsonut, että kyse on merkittävästä julkisen vallan käytöstä. Perustuslakivaliokunnan käytännössä seuraamusmaksuja on pidetty lainvastaisesta teosta tai laiminlyönneistä määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Valiokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (PeVL 12/2019 vp, s. 7-8, PeVL 9/2018 vp, s. 2). Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että vaikka perustuslain 8 §:ssä tarkoitetun rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen asettamat säätelyn täsmällisyyttä koskevat vaatimukset eivät sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten säätelyyn, tarkkuuden yleistä vaatimusta ei voida tällaisen säätelyn yhteydessä sivuuttaa (esim. PeVL 9/2018 vp, s. 3, PeVL 39/2017 vp, s. 3, PeVL 2/2017 vp, s. 5, PeVL 15/2016 vp, s. 5, PeVL 10/2016 vp, s. 7 ja PeVL 57/2010 vp, s. 2/II). Perustuslakivaliokunta on korostanut, että laissa on tarkkarajaisesti, täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä

maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (PeVL 14/2013 vp, s. 2; PeVL 17/2012 vp, s. 6 ja PeVL 9/2012 vp, s. 2).

Perustuslakivaliokunnan mukaan rikosoikeudellisen lainsäädännön yhteydessä kehitettyä niin sanottua avointa eli blankorangaistussäätelyä koskevat edellytykset koskevat myös hallinnollisia seuraamusmaksuja (PeVM 25/1994 vp, s. 8/I). Lisäksi sanktioluonteisten hallinnollisten seuraamusten tulee perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan täyttää myös sanktioiden oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset (esim. PeVL 39/2017 vp, s. 3, PeVL 2/2017 vp, s. 5, PeVL 15/2016 vp, s. 5 ja PeVL 28/2014 vp, s. 2/II). Oikeasuhtaisuuden kannalta merkittäviä ovat paitsi säännökset sanktioiden suuruudesta myös säännökset seuraamuksen suuruuden määräytymisessä huomioon otettavista seikoista ja seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä (PeVL 12/2019 vp, s. 7). Valiokunnan mielestä myös sääntelyn oikeasuhtaisuuden näkökulmasta on perusteltua, että seuraamusmaksuja koskevissa säännöksissä ilmenee nimenomaisesti niiden määräämisen olevan harkinnanvaraista. Valiokunta on myös käytännössään edellyttänyt, että viranomaisen harkinnan sanktion määräämättä jättämisestä tulee olla sidottua harkintaa siten, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä laissa säädettyjen edellytysten täytyessä (PeVL 46/2021 vp, 17 kohta viittauksineen). Perustuslakivaliokunta on antanut seuraamusmaksujen oikeasuhtaisuuden arvioinnissa merkitystä myös sille, kohdistuvatko maksut luonnolliseen henkilöön (ks. PeVL 37/2021 vp; PeVL 15/2016 vp, s. 5).

Hyväksyttävyyys ja viimesijaisuus. Liikkuvien työkonien puiteasetuksen tavoitteena on varmistaa liikkuvien työkonien turvallisuus tieliikennekäytössä. Lisäksi sillä pyritään parantamaan sisämarkkinoiden toimintaa ja vähentämään taloudellisten toimijoiden hallinnollista taakkaa. Euro 7 -asetuksen tavoitteena on puolestaan vähentää moottoriajoneuvojen epäpuhtauspäästöjä sekä pakokaasupäästöjen että muiden kuin pakokaasupäästöjen osalta, parantaa ajoneuvojen ympäristöystävällisyyttä ja edistää siirtymää kohti päästötöntä liikumista. Nämä tavoitteet kytkeytyvät useaan perustuslaissa turvattuun oikeuteen, kuten oikeuteen elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen, elinkeinovapauteen ja ympäristöperusoikeuteen. Tavoitteet voidaan saavuttaa vain, jos asetusten kansallinen täytäntöönpano ja valvonta toteutetaan asianmukaisesti ja tehokkaasti. Säättämällä nyt kansallisesti viranomaisvastuista ja seuraamuksista voidaan vähintään välillisesti varmistaa näiden tavoitteiden saavuttaminen. Ehdotetun seuraamusmaksusäätelyn tarkoituksena on varmistaa, että säännöksiä noudatetaan ja asetusten velvoitteet täytetään. Sääntely edesauttaisi yleis- ja erityisestävyyttä. Niiden velvoitteiden osalta, joihin ehdotetaan liitettäväksi seuraamusmaksun määräämismahdollisuus, ei valvonnan tehokkuuden ja toimivuuden kannalta voida lievempiä seuraamuksia pitää yksin riittävinä ottaen huomioon edellä mainitut hyväksyttävät tavoitteet. Hallinnollisen seuraamusmaksun viimesijaisuus on kuitenkin huomiotu, ja Liikenne- ja viestintävirastolla olisi käytettävissään myös lievempiä seuraamuksia ennen seuraamusmaksun määräämistä. Seuraamusmaksun suuruus perustuu aina kokonaisarviointiin, jossa seuraamusmaksu olisi viimesijainen keino.

Täsmällisyys ja tarkkarajaisuus. Ajoneuvolaissa säädettäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä liikkuvien työkonien puiteasetuksen sekä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisista teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu seuraamusmaksulla. Tunnusmerkistöt olisi jaoteltu tekijän mukaan eli sen mukaan, minkä toimijan velvoitteiden rikkomisesta olisi kyse. Maksun määräämisen ja suuruuden perusteista ja maksuvelvollisen oikeusturvasta säädetään jo voimassa olevassa ajoneuvolaissa perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla. Tarkoitus on, että nyt ehdotetut seuraamusmaksut sovitetaan yhteen ajoneuvolaissa jo voimassa olevien, muita ajoneuvoluokkia koskevien puiteasetusten johdosta säädettyjen seuraamusmaksujen

kanssa. Puiteasetusten vaatimukset ovat pitkälti yhteneväisiä, joten perusteltua on, että vastaavan kaltaisista teoista tai laiminlyönneistä voi aiheutua sama seuraamus.

Ehdotetut seuraamusmaksusäännökset täyttävät myös blankosääntelylle asetetut kriteerit. Niissä on täsmennetty, mistä asetusten artikloiden säännösten rikkomisesta tai mihin artikloihin liittyvästä toiminnasta voidaan määrätä seuraamusmaksu. Säännökset sisältäisivät asiallisen luonnehdinnan sanktioitavasta teosta. Artiklaviittauksissa ja asiallisissa luonnehdinnoissa on noudatettu voimassa olevien seuraamusmaksusäännösten muotoilua. Asetukset eivät kuitenkaan täytä kaikkia blankosääntelylle asetettuja kriteereitä. Asetuksien velvoitteiden tarkkuus vaihtelee eikä niissä ole takaisinviittauksia. Tämä ei sinänsä ole EU-sääntelyssä poikkeuksellista. Euroopan unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin lainsäädäntö on ensisijaista suhteessa kansallisiin säännöksiin oikeuskäytännössä määriteltyjen edellytysten mukaisesti. Suomalaisessa lainsäädännössä ei tule pyrkiä EU-oikeuden kanssa ristiriidassa oleviin ratkaisuihin. (PeVL 12/2019 vp, s. 4 viittauksineen.) Seuraamussääntelyyn esitettyjen muutosten voidaan katsoa täyttävän täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden edellytykset.

Oikeasuhtaisuus. Ajoneuvolain seuraamusmaksujen oikeasuhtaisuutta on maksujen suuruuden osalta perusteltu laajemmin niiden säätämisen yhteydessä (HE 177/2020 vp, s. 14–15, 109–110). Lähtökohtana seuraamusmaksusta säätämisessä on riittävän yleis- ja erityisestävän vaikutuksen lisäksi maksun oikeasuhtaisuus. Oikeasuhtaisuutta edistää muun muassa maksun määräämisen perustuminen kokonaisuutena, maksun sitominen liikevaihtoon oikeushenkilön osalta, alhaisempi maksu luonnolliselle henkilölle ja laissa säädetyt enimmäismäärät. Seuraamusmaksua ei määrättäisi tilanteissa, joissa menettelyä on pidettävä vähäisenä tai joissa maksun määrääminen on kohtuutonta laissa lueteltujen seikkojen perusteella. Viranomaisen harkinta olisi näissä tilanteissa sidottua harkintaa. Tällaisissa tapauksissa seuraamusmaksun voidaan antaa huomautus. Nämä säännökset ovat ajoneuvolaissa jo säädettyjä (193 §).

Kaksoisrangaistavuuden kieltö, syyttömyysolettama ja oikeusturva. Ajoneuvolaissa säädetään jo nykyisin kaksoisrangaistavuuden kiellosta (193 §:n 3 momentti). Säännös tulisi koskemaan myös nyt ehdotettavia seuraamusmaksuja. Syyksiluettavuuden edellytykseksi ehdotetaan tahallisuutta tai tuottamusta. Tässä on huomioitu perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössään viime aikoina omaksuma kanta, jossa on korostettu sanktioidun käyttäytymisen kytkentää tahallisuuteen tai tuottamukseen (esim. PeVL 9/2018 vp). Esitys olisi ongelmaton syyttömyysolettaman kannalta, koska siinä ei säädetä tuottamuksesta riippumattomasta vastuusta. Myös oikeusturvasta olisi huolehdittu jo voimassa olevan ajoneuvolain 206 §:n perusteella. Seuraamusmaksua koskeva päätös olisi täytäntöönpanokelpoinen vasta lainvoimaisena.

Edellä esitetyillä perusteilla ehdotusten katsotaan täyttävän perustuslain asettamat vaatimukset.

12.3 Valtion verosta säätäminen

Esityksen 3. lakiehdotusta Liikenne- ja viestintävirastolle maksettavasta katsastustoiminnan valvontamaksusta on tarkasteltava perustuslain 81 §:n valtion veroja ja maksuja koskevan sääntelyn näkökulmasta. Voimassa olevan katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 §:n mukaan maksun määrä on 2,20 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, liikenneasioiden rekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Määrää ehdotetaan korotettavaksi 2,60 euroon. Muilta osin maksun määrän perusteet ja laki muutoinkin säilyisivät ennallaan. Voimassa oleva katsastustoiminnan valvontamaksusta annettu laki on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella osana ajoneuvojen

katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koskevan lainsäädännön valmistelua (PeVL 22/2013 vp, HE 17/2013 vp), mutta valiokunta ei ole ottanut lausunnossaan kantaa maksun määrään tai esimerkiksi sen perusteisiin. Lain säätämiseen johtaneiden esitöiden mukaan katsastustoiminnan valvontamaksua on pidettävä perustuslain 81 §:n 1 momentissa tarkoitettuna verona (HE 17/2013 vp, s. 81/II).

Rahasuorituksen valtiosääntöoikeudellinen luonne vaikuttaa niihin vaatimuksiin, joita perustuslaki kohdistaa suorituksesta säätämisen tapaan. Valtion verosta säädetään perustuslain 81 §:n 1 momentin mukaan lailla, joka sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisen oikeusturvasta. Verolakiin kohdistuvat erityiset vaatimukset tarkoittavat ennen muuta sitä, että verolaista tulee yksiselitteisesti ilmetä verovelvollisuuden piiri. Lain säännösten tulee olla myös sillä tavoin tarkkoja, että lakia soveltavien viranomaisten harkinta veroa määrättäessä on sidottua (HE 1/1998 vp, s. 134/II, ks myös esim. PeVL 45/2005 vp, s. 3/II).

Katsastuksen valvontamaksua on edelleen pidettävä valtiosääntöoikeudellisesti verona samoilla perusteilla kuin lain säätämiseen johtaneissa esitöissä on katsottu. Maksun määrään tehtäisiin yleisestä kustannustason noususta johtuva korotus, jota voidaan pitää kohtuullisena ja jonka suuruutta on perusteltu aiemmin jaksossa 3.5. Veron suuruudesta säädettäisiin yksiselitteisesti. Laki sisältäisi lisäksi edelleen säännökset verovelvollisuudesta ja verovelvollisen oikeusturvasta. Näin ollen 3. lakiehdotuksen voidaan katsoa täyttävän perustuslaissa verolain säätämiseksi asetetut vaatimukset.

12.4 Säättämisyjärjestys

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Koska liikkuvien työkonien puiteasetuksessa ja Euro 7 -asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 2 §:n 13 ja 42 a kohta, 6 a §:n 1 ja 2 momentti, 13 §:n 4 momentti, 14 §:n 6 momentin johdantokappale, 15 §:n 1 ja 5 momentti, 17 §:n 1 momentti ja 2 momentin 4 kohta, 23 §, 24 §:n 1 momentti, 42 §, 44 §:n 1 momentti, 52 §:n 1 momentin johdantokappale, 62 ja 63 §, 66 §:n 5–8 momentti, 72 §:n 2 momentti, 75 §:n 1 momentti, 83 §:n 5 momentti, 90 §:n 2 momentti, 91 §:n 1 momentti, 96 §:n 1 momentti, 174 §:n 1 ja 4 momentti, 177 ja 178 §, 180 §:n 2 momentti, 182 §, 189 §:n 1–3 kohta sekä 5, 10, 12 ja 14 kohta, 190 § ja 195 §:n 6 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 42 a kohta, 6 a §:n 1 ja 2 momentti, 17 §:n 2 momentin 4 kohta, 66 §:n 7 ja 8 momentti, 91 §:n 1 momentti, 96 §:n 1 momentti ja 195 §:n 6 momentti laissa 493/2023, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 493/2023, uusi 4 a, 24 a ja 40 a kohta sekä lakiin uusi 6 b ja 189 a § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

4 a) *dynaamisella ajotehtävällä* ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavien ajoneuvon sivu- ja pitkittäissuuntaiseen liikkeeseen vaikuttavien tosiaikaisten toimintojen suunnittelua ja toteuttamista;

13) *EU-yksittäishyväksynnällä* menettelyä, jossa hyväksyntäviranomainen varmentaa, että sellainen yksittäinen auto, sen perävaunu tai liikkuva työkonne, joka voi olla myös muu kuin ainoa kappale, on asiaankuuluvien EU-yksittäishyväksyntää koskevien vaatimusten mukainen;

24 a) *liikkuvien työkonneiden puiteasetuksella* tieliikenteessä käytettävien liikkuvien työkonneiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2025/14;

40 a) *riippumattomalla toimijalla* sellaisia muita luonnollisia tai oikeushenkilöitä kuin valtuutettua jälleenmyyjää tai korjaamoja, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti ajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon;

42 a) *sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella* autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkonneiden puiteasetuksessa tarkoitettua vaatimustenmukaisuustodistusta, joka on strukturoidussa sähköisessä muodossa;

6 a §

Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynti ja asentaminen

Talouden toimija tai riippumaton toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon päästömanipulaation aiheuttavaa järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Talouden toimijan tai riippumattoman toimijan tulee osoittaa, että huolimatta myynnin tai asentamisen kohteena olevan 1 momentissa tarkoitetun järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen asentamisesta ajoneuvoon ajoneuvo edelleen täyttää ne vaatimukset, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty.

6 b §

Tietojen antaminen dynaamisia ajotehtäviä hoitavista kuljettajaa avustavista järjestelmistä

Talouden toimijan ja jälleenmyyjän on omalla toiminnallaan sekä ajoneuvon käyttöohjeissa, markkinoinnissa ja käyttöönoton opastuksien yhteydessä annettavat sellaiset tiedot, että ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja voi ymmärtää käyttämänsä ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien luonteen ja ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät laissa määritellyt velvollisuudet ja vastuut.

Talouden toimija ja jälleenmyyjä ei saa ajoneuvon käyttöohjeissa, markkinoinnissa tai käyttöönoton opastuksen yhteydessä antaa sellaisia tietoja tai käyttää sellaisia ilmauksia, jotka olisivat omiaan hämärtämään ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan ymmärrystä ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien ominaisuuksista tai kyvykkyyksistä sekä ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä velvollisuuksista ja vastuista.

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

EU- ja EY-tyyppihyväksytyn sekä EU-yksittäishyväksytyn ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetty vaatimukset.

14 §

Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

Ensi kertaa käyttöön otettavan maastoajoneuvon ja muun moottorityökoneen kuin U-luokan ajoneuvon liikennekäyttöön hyväksymisen tulee kattaa 13 §:n 2 momentissa tarkoitetut osat ja ominaisuudet seuraavin poikkeuksin:

15 §

Valmistenumero ja valmistajan kilpi

Liikenteessä käytettävässä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja sen perävaunussa sekä traktoriin kytketyssä hinattavassa laitteessa on oltava valmistenumero. Valmistenumeron antaa valmistaja, Liikenne- ja viestintävirasto, katsastustoimipaikka tai ulkomaisten ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitava viranomaisena. Valmistenumero on merkittävä todistettavasti ja pysyvästi ajoneuvoon, ja sen on oltava selkeästi nähtävissä. Jos valmistenumero vahingoittuu tai se poistetaan, se on merkittävä ajoneuvoon uudelleen. Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavassa autossa ja sen perävaunussa, L-luokan ajoneuvossa ja traktorissa on lisäksi oltava valmistajan kilpi. Valmistajan kilpeä ja valmistenumeroa koskevista vaatimuksista säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset valmistenumeroa ja valmistajan kilpeä koskevista vaatimuksista.

17 §

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää yksittäistä ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää varten luvan poiketa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää koskevista sellaisista säännöksistä ja määräyksistä, jotka liittyvät energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamiseen taikka rakenteiden, hallintalaitteiden, järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien, varusteiden tai ominaisuuksien turvallisuuteen. Poikkeuslupa myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei lisää turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää eikä vääristä kilpailua. Poikkeuslupa voidaan myöntää toistaiseksi voimassa olevana tai määräaikaisena ja siihen voidaan liittää ehtoja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan myöntää:

4) muusta erityisestä syystä yksittäiselle tai useammalle erikseen yksilöidylle ajoneuvolle sitä koskevista vaatimuksista ajoneuvon hyväksymiseksi liikennekäyttöön.

23 §

Moottorityökone

Moottorityökoneella tarkoitetaan:

1) omalla käyttövoimallaan liikkuvaa ajoneuvoa, joka on suunniteltu ja rakennettu työkoneksi ja joka ei rakenteensa takia sovellu matkustajien eikä tavaroiden kuljettamiseen; auton alustalle rakennettua työkonetta ei pidetä moottorityökoneena;

2) perävaunujen ja kuljetusalustojen siirtoon satamassa tai muulla terminaali-alueella valmistettua vetotrukkia, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, jos ajoneuvo ei ole kuorma-auto tai traktori;

3) työmaalla tehtäviin kuljetuksiin tarkoitettua muuta ajoneuvoa kuin traktoria (*dumpperi*), jollei ajoneuvoa ole pidettävä kuorma-autona;

4) U-luokan ajoneuvoa (*liikkuva työkonene*).

Luokituksesta U-luokan ajoneuvoiksi säädetään liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksessa.

24 §

Maastoajoneuvo

Maastoajoneuvolla tarkoitetaan sellaista moottorirekeä, jossa on jalaket tai telat, ilmatyynyalusta sekä muuta henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka muita ajoneuvoja vetämään valmistettua jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Maastoajoneuvolla ei kuitenkaan tarkoiteta ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi myös muulla tiellä, eikä ajoneuvoa, joka on hyväksytty 20–23 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoluokkaan tiellä käytettäväksi.

42 §

Hyväksyntäviranomainen

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksessa ja Geneven sopimuksessa tarkoitettu hyväksyntäviranomainen Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii myös muun moottorityökoneen kuin U-luokan ajoneuvon, maastoajoneuvon sekä muiden kuin I momentissa tarkoitettujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden hyväksyntäviranomaisena.

44 §

Hyväksyntävelvollisuus

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O- ja T-luokan ajoneuvon sekä muun L-luokan ajoneuvon kuin yksittäisen L1e-A-alaluokan ajoneuvon on oltava EU- tai EY-tyyppihyväksytty taikka kansallisesti piensarjatyypihyväksytty. M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voi olla myös yksittäishyväksytty tai EU-yksittäishyväksytty. Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden U-luokan ajoneuvon on oltava EU-tyyppihyväksytty tai EU-yksittäishyväksytty.

52 §

Ajoneuvotyyppi

Muun moottorityökoneen kuin U-luokan ajoneuvon tyyppillä tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia ainakin seuraavilta olennaisilta osiltaan:

62 §

Uhkasakko ja teettämisuhka Suomessa hyväksytyn tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämien toimien yhteydessä

Hyväksyntäviranomainen voi tehostaa 61 §:n, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklan, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 49 artiklan, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 44 artiklan tai liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen 34 artiklan

nojalla antamaansa kieltoa tai määräystä uhkasakolla tai uhalla siitä, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella.

63 §

Suomessa hyväksytyin tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämien toimien kulut

Hyväksyntäviranomainen voi velvoittaa valmistajan, maahantuojan tai myyjän korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos hyväksyntäviranomainen käyttää jotakin 61 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 49 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 44 artiklassa tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklassa tarkoitettua oikeutta.

66 §

Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan sovelletaan E-tyyppihyväksynnän osalta Geneven sopimuksessa määrättyä menettelyä ja EU-tyyppihyväksynnän osalta autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädettyä menettelyä.

EU-tyyppihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa.

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

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

72 §

Nimetyin tutkimuslaitoksen ja hyväksytyin asiantuntijan valvonta

Nimetyin tutkimuslaitoksen arvioinnista ja seurannasta säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden

perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa. E-sääntöjen osalta nimetyt tutkimuslaitoksen arviointiin ja valvontaan sovelletaan Geneven sopimuksessa määrättyä menettelyä.

75 §

Virkavastuu

Hyväksytyt asiantuntijan ja nimetyt tutkimuslaitoksen henkilöstöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä, kun he hoitavat tässä laissa, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa tai Geneven sopimuksessa ja E-säännöissä hyväksytyille asiantuntijalle tai nimetyille tutkimuslaitokselle säädettyjä tehtäviä.

83 §

Ajoneuvon rekisteröintitietojen ilmoittaminen

Oikeushenkilön on ilmoitettava rekisteriin käyttövastaavaa koskevat tiedot ja niiden muutokset, jos sen omistuksessa tai hallinnassa olevan auton omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä. Jos rekisteriin on merkitty sekä omistajaksi että haltijaksi oikeushenkilö, haltija on ilmoitusvelvollinen. Käyttövastaava voi ilmoittaa itseään koskevan tiedon käyttövastaavana päättyneeksi.

90 §

Käyttövastaava

Käyttövastaavan on oltava täysi-ikäinen, Suomessa asuva luonnollinen henkilö, jolla on vähintään B-luokan ajo-oikeus. Käyttövastaavalla on oltava tiedot edustamansa oikeushenkilön autojen kuljettajista.

91 §

Ennakkoilmoitus

Tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka tekniset tiedot ja hyväksyntätiedot on tallennettu rekisteriin, voidaan tehdä ennakkoilmoitus. Lisäksi ennakkoilmoitus voidaan tehdä tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus on asetettu Liikenne- ja viestintäviraston saataville 92 §:n 4 momentissa säädetty huomioon ottaen.

96 §

Rekisteröintitodistus

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

174 §

Markkinavalvontaviranomainen

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa sekä liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto on markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1020 tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen mainitun asetuksen liitteen I 2, 18, 20, 23, 26, 27, 30, 31, 34, 43, 44, 60, 69 ja 73 kohdassa tarkoitettujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen sekä niiden järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden osalta.

177 §

Korjaavat toimenpiteet

Talouden toimijan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin vakavan riskin aiheuttaviin tai vaatimustenvastaisiin ajoneuvoihin, järjestelmiin, komponentteihin, erillisiin teknisiin yksiköihin, osiin tai varusteisiin kohdistuvan riskin poistamiseksi säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 46 ja 48 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 41 ja 43 artiklassa ja liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklassa.

Jos talouden toimija laiminlyö 1 momentissa tarkoitetun velvollisuuden, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa uhkasakon velvollisuuden laiminlyöneelle.

178 §

Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu

Jos Suomessa liikenteessä käytettäväksi hyväksytty muu kuin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen soveltamisalaan kuuluva ajoneuvo on merkittävästi vaatimustenvastainen tai aiheuttaa vakavan riskin, talouden toimijan on aloitettava takaisinkutsu. Talouden toimijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kaikki voimassa olevat takaisinkutsut, korjattavat ajoneuvot ja suoritettu korjauksen tunnistusmerkinnät heti, kun talouden toimija on aloittanut ajoneuvon takaisinkutsun. Talouden toimija on velvollinen huolehtimaan siitä, että kaikki takaisinkutsun alaiset Suomessa käytössä olevat ajoneuvot korjataan kohtuullisessa ajassa. Talouden toimijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, kun takaisinkutsu on suoritettu ja kaikki ajoneuvot korjattu.

Jos talouden toimija ei saa korjattua kaikkia 1 momentissa, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetyn korjausvelvoitteen ja

takaisinkutsumenettelyn alaisia ajoneuvoja kohtuullisessa ajassa, talouden toimijan on ilmoitettava korjaamattomien ajoneuvojen valmistenumerot Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voi estää ajoneuvon käytön ja hyväksymisen katsastuksessa tekemällä suorittamatonta takaisinkutsua, liikennekäytöstä poistoa tai ajokieltoa koskevan merkinnän rekisteriin tai muilla keinoin. Edellytyksenä ajoneuvon käytön ja katsastuksessa hyväksymisen estämiselle on, että ajoneuvon omistajalle tai haltijalle on toimitettu kehoitus ajoneuvon viemiseksi korjattavaksi määräajassa uhalla, että ajoneuvon käyttö ja katsastuksessa hyväksyminen estetään.

Jos talouden toimija laiminlyö 1 tai 2 momentissa taikka autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa tarkoitetun takaisinkutsua koskevan ilmoitusvelvollisuuden, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa uhkasakon ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöneelle.

180 §

Asennus- ja korjauslupa

Lisäksi M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen paineilmajarrujärjestelmien, suurimmalta teknisesti sallitulta kokonaismassaltaan yli 7500 kg olevien N₂-luokan ajoneuvojen sähkötoimisten jarrujärjestelmien (*ETBS-jarrujärjestelmien*) sekä N₃-, M₂- ja M₃-luokan ajoneuvojen ETBS-jarrujärjestelmien korjaukseen on hankittava lupa valvontaviranomaiselta.

182 §

Luvan oikeuttamat jarrujärjestelmiä koskevat työt

Edellä 180 §:n 2 momentissa tarkoitettujen jarrujärjestelmien korjaamiseen myönnetään:

1) A-lupa, jonka nojalla luvanhaltijalla on oikeus suorittaa kaikkia paineilmajarrujärjestelmiin ja niiden säätölaitteisiin liittyviä korjaus-, huolto-, säätö- ja muutostoimenpiteitä sekä paineilmajarruilla varustettujen ajoneuvoyhdistelmien jarrusovituksia;

2) B-lupa, jonka nojalla luvanhaltijalla on oikeus suorittaa paineilmajarrujärjestelmien korjaus-, huolto- ja säätötoimenpiteitä, ei kuitenkaan jarrujen sovitus- ja muutostöitä eikä lukkiutumattomien jarrujärjestelmien eikä sähköhjattujen paineilmajarrujärjestelmien (*EBS-jarrujärjestelmien*) säätölaitteisiin liittyviä huolto- ja korjaustöitä; B-luvan haltijalla on kuitenkin oikeus vaihtaa paineilmajarrujärjestelmässä oleva kuorman tunteva jarruvoimansäädin ja säätää se ajoneuvon valmistajan antamien ohjearvojen mukaisesti;

3) E-lupa, jonka nojalla luvanhaltijalla on oikeus suorittaa kaikkia ETBS-jarrujärjestelmiin liittyviä korjaus-, huolto-, säätö- ja muutostoimenpiteitä sekä sellaisten ajoneuvoyhdistelmien jarrusovituksia, joissa vetoajoneuvona on ETBS-jarruilla varustettu auto; ajoneuvoyhdistelmien jarrusovitusten suorittamisen ehtona on, että luvanhaltijalla on myös A-lupa.

B-lupa oikeuttaa luvanvaraista henkilöliikennettä harjoittavan luvanhaltijan, jolle jarrujärjestelmien korjauslupa on myönnetty ennen 1 päivää syyskuuta 1992 ja jolla on käytössään lukkiutumattoman jarrujärjestelmän testaukseen soveltuva laite, vaihtamaan paineilmajarruilla varustetun oman kalustonsa lukkiutumattomien jarrujärjestelmien komponentteja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen muutostoimenpiteiden suorittamisessa on noudatettava ajoneuvon valmistajan ja jarrujärjestelmän valmistajan antamia ohjeita.

Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu

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

1) antaa vääriä tietoja 43 tai 78 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 22, 41, 42, 44 tai 45 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 25 tai 42 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 20 tai 37 artiklassa tai liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 18, 19 tai 32 artiklassa tarkoitettujen hyväksyntämenettelyjen yhteydessä;

2) antaa vääriä tietoja 178 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 52 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 47 artiklassa tai liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 34 artiklassa tarkoitettua takaisinkutsumenettelyä yhteydessä;

3) rikkoo autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 13, 16 tai 18 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 9, 12 tai 14 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 8, 11 tai 13 artiklassa taikka liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 7, 10 tai 12 artiklassa säädettyä velvollisuutta huolehtia siitä, että markkinoilla saataville asetettujen ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden ovat mainittujen asetusten mukaisia ja vaaditulla tyyppi hyväksyntämerkinnällä varustettuja;

5) rikkoo päästörajoitusjärjestelmän toimintaa rajoittavan laitteen käyttöä koskevaa kieltoa tai päästörajoitusjärjestelmän suunnittelua, valmistamista tai muuttamista tyyppi hyväksynnän vaatimusten vastaiseksi koskevaa kieltoa taikka päästörajoitusjärjestelmän suunnittelua ja valmistamista koskevia vaatimuksia, joista säädetään:

a) moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklassa;

b) moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppi hyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 5 artiklassa;

c) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 täydentämisestä ympäristöominaisuuksia ja käyttövoimayksikön tehoa koskevien vaatimusten osalta ja asetuksen liitteen V muuttamisesta annetun komission delegoidun asetuksen (EU) N:o 134/2014 3 artiklassa;

d) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 167/2013 täydentämisestä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen ja niiden moottorien ympäristöominaisuuksia ja käyttövoimayksikön tehoa koskevien vaatimusten osalta sekä komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/96 kumoamisesta annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2018/985 3 artiklassa ja liitteessä I;

e) liikkuviin työkonisiin tarkoitettujen polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen raja-arvoihin ja tyyppi hyväksyntään liittyvistä vaatimuksista, asetusten (EU) N:o 1024/2012 ja (EU) N:o 167/2013 muuttamisesta ja direktiivin 97/68/EY muuttamisesta ja kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1628 8, 11, 13, 15 ja 18 artiklassa; tai

f) moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppi hyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyysolosuhteiden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU)

2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1257 4 artiklan 5 ja 6 kohdassa;

10) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 33 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 34 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 29 artiklassa tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 24 artiklassa tarkoitetun hyväksyntäasiakirjojen muutoksia koskevan ilmoitusvelvollisuuden;

12) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 14 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 10 artiklassa, traktoreiden tai niiden perävaunujen puiteasetuksen 9 artiklassa tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 8 artiklassa säädetyn velvollisuuden ilmoittaa hyväksyntäviranomaiselle tai markkinavalvontaviranomaiselle tiedot vaatimustenvastaisuudesta tai vakavasta riskistä;

14) rikkoo 176 §:n nojalla määrättyä rekisteröintikieltoa tai autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 tai 55 artiklan, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 46, 48 tai 50 artiklan, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 41, 43 tai 45 artiklan tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklan nojalla määrättyä rekisteröinti-, myynti- tai käyttöönottokieltoa; tai

189 a §

Riippumattomalle toimijalle määrättävä seuraamusmaksu

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

1) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia taikka rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa; tai

2) rikkoo moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyuden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1257 12 artiklan 1 kohdassa säädettyä kieltoa.

190 §

Nimetylle tutkimuslaitokselle määrättävä seuraamusmaksu

Nimetty tutkimuslaitos voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta:

1) antaa vääriä tietoja 43 tai 78 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 22, 41, 42, 44 tai 45 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 25 tai 42 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 20 tai 37 artiklassa tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 18, 19 tai 32 artiklassa tarkoitettujen hyväksyntämenettelyjen yhteydessä;

2) antaa väärää tietoa 178 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 52 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 47 artiklassa tai liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen 34 artiklassa tarkoitetun takaisinkutsuunettelyn yhteydessä;

3) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 81 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 71 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 67 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tai liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen 84 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädetyn tiedotusvelvoitteen; tai

4) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 80 artiklan 3 kohdassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 70 artiklan 3 kohdassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 66 artiklan 3 kohdassa tai liikkuvien työkoneneiden puiteasetuksen 47 artiklan 4 kohdassa sille säädetyn velvoitteen.

195 §

Liikennevirhemaksu

Ajoneuvon omistajalle tai haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu edellä 83 §:n 1, 2 ja 5 momentissa tarkoitetun muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallista tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 24 kohta ja 150 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 360/2020, ja
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 360/2020, 333/2023 ja 304/2025, uusi 25 kohta ja lakiin uusi 6 a § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

24) *liikenneasioiden rekisterillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettua rekisteriä;

25) *dynaamisella ajotehtävällä* ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavien ajoneuvon sivu- ja pitkittäissuuntaiseen liikkeeseen vaikuttavien tosiaikaisten toimintojen suunnittelua ja toteuttamista.

6 a §

Dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien käyttäminen

Kuljettajan on valvottava ajoneuvon käyttäytymistä liikenteessä ja liikenneympäristöä jatkuvasti, jos ajoneuvo on hyväksytty liikennekäyttöön sellaisena, että siinä olevat kuljettajaa avustavat järjestelmät voivat hoitaa dynaamisia ajotehtäviä kuljettajan puolesta. Hänen on oltava valmiina puuttamaan ajoneuvon kulkuun tarvittaessa välittömästi ja oikea-aikaisesti.

Kuljettajan on tiedettävä, milloin liikenneympäristö ja sääolosuhteet mahdollistavat kuljettajaa avustavien dynaamisia ajotehtäviä hoitavien järjestelmien käytön. Ajoneuvon kuljettajaa avustavat järjestelmät eivät vaikuta laissa määriteltyihin ajoneuvon kuljettamiseen liittyviin velvollisuuksiin ja vastuisiin.

150 §

Yleiset kytkentäsäännöt

Edellä 2 momentissa säädetyn lisäksi yli 20,00 metriä pitkässä kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmässä, 151 §:n 4 momentin 7–11 kohdassa tarkoitettussa yhdistelmässä sekä muussa yli 28,00 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä on oltava sähköohjattu paineilmatoiminen jarrujärjestelmä yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa sekä sellaiset epäsuoran näkemisen mahdollistavat laitteet ja kuljettajaa avustavat järjestelmät, joilla varmistetaan pitkän ajoneuvoyhdistelmän turvallisuus. Edellä tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa saa edellä säädetystä poiketen olla E-säännön 13 vaatimukset täyttävällä sähkötoimisella jarrujärjestelmällä (*ETBS-jarrujärjestelmällä*) varustettu vetoauto. Liikenne- ja viestintävirasto

antaa tarkemmat määräykset tässä momentissa tarkoitetuista järjestelmistä ja niiden teknisistä vaatimuksista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain (960/2013) 5 §, sellaisena kuin se on laissa 324/2018, seuraavasti:

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,60 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, liikenneasioiden rekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

autoverolain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (777/2020) 10 §:n 1 momentti seuraavasti:

10 §

Uusi henkilöauto ja pakettiauto

Uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 tai 1 A mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 11 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan myös autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty sääntöjen, menettelyjen ja testausmenetelmien vahvistamisesta asetuksen (EU) 2024/1257 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse pakokaasu- ja haihtumispäästöjä koskevasta tyyppihyväksynnästä luokkien M1 ja N1 ajoneuvojen osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2025/1706 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

ajoneuvoverolain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 10 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 571/2018, seuraavasti:

10 §

Perusvero

Veron määrä määräytyy auton polttoainekulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitettulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan myös autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty sääntöjen, menettelyjen ja testausmenetelmien vahvistamisesta asetuksen (EU) 2024/1257 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse pakokaasu- ja haihtumispäästöjä koskevasta tyyppihyväksynnästä luokkien M1 ja N1 ajoneuvojen osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2025/1706 ja sen liitteessä XXI tarkoitettulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon, jos kysymyksessä on:

1) henkilöauto, jonka kokonaismassa on enintään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2001 tai sen jälkeen, tai henkilöauto, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen;

2) kaksikäyttöauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen; taikka

3) pakettiauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2008 tai sen jälkeen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.2026

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 2 §:n 13 ja 42 a kohta, 6 a §:n 1 ja 2 momentti, 13 §:n 4 momentti, 14 §:n 6 momentin johdantokappale, 15 §:n 1 ja 5 momentti, 17 §:n 1 momentti ja 2 momentin 4 kohta, 23 §, 24 §:n 1 momentti, 42 §, 44 §:n 1 momentti, 52 §:n 1 momentin johdantokappale, 62 ja 63 §, 66 §:n 5–8 momentti, 72 §:n 2 momentti, 75 §:n 1 momentti, 83 §:n 5 momentti, 90 §:n 2 momentti, 91 §:n 1 momentti, 96 §:n 1 momentti, 174 §:n 1 ja 4 momentti, 177 ja 178 §, 180 §:n 2 momentti, 182 §, 189 §:n 1–3 kohta sekä 5, 10, 12 ja 14 kohta, 190 § ja 195 §:n 6 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 42 a kohta, 6 a §:n 1 ja 2 momentti, 17 §:n 2 momentin 4 kohta, 66 §:n 7 ja 8 momentti, 91 §:n 1 momentti, 96 §:n 1 momentti ja 195 §:n 6 momentti laissa 493/2023, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 493/2023, uusi 4 a, 24 a ja 40 a kohta sekä lakiin uusi 6 b ja 189 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

(uusi)

4 a) **dynaamisella ajotehtävällä** ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavien ajoneuvon sivu- ja pitkittäissuuntaiseen liikkeeseen vaikuttavien tosiaikaisten toimintojen suunnittelua ja toteuttamista;

13) *EU-yksittäishyväksynnällä* menettelyä, jossa hyväksyntäviranomainen varmentaa, että yksittäinen auto *tai* sen perävaunu, joka voi olla myös muu kuin ainoa kappale, on asiaankuuluvien EU-yksittäishyväksyntää koskevien vaatimusten mukainen;

13) *EU-yksittäishyväksynnällä* menettelyä, jossa hyväksyntäviranomainen varmentaa, että *sellainen* yksittäinen auto, sen perävaunu *tai* *liikkuva työkone*, joka voi olla myös muu kuin ainoa kappale, on asiaankuuluvien EU-yksittäishyväksyntää koskevien vaatimusten mukainen;

(uusi)

24 a) **liikkuvien työkoneiden puiteasetuksella** tieliikenteessä käytettävien liikkuvien työkoneiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2025/14;

(uusi)

40 a) **riippumattomalla toimijalla** sellaisia muita luonnollisia tai oikeushenkilöitä kuin valtuutettua jälleenmyyjää tai korjaamoa, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti ajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon;

42 a) sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettua vaatimustenmukaisuustodistusta, joka on strukturoidussa sähköisessä muodossa,

42 a) sähköisellä vaatimustenmukaisuustodistuksella autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa tarkoitettua vaatimustenmukaisuustodistusta, joka on strukturoidussa sähköisessä muodossa;

6 a §

Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynti ja asentaminen

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

Talouden toimijan tulee osoittaa, että huolimatta myynnin tai asentamisen kohteena olevan I momentissa tarkoitetun järjestelmän asentamisesta ajoneuvoon ajoneuvo edelleen täyttää ne vaatimukset, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä

6 a §

Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynti ja asentaminen

Talouden toimija tai riippumaton toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon päästömanipulaation aiheuttavaa järjestelmää, *komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta*, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä.

Talouden toimijan tai riippumattoman toimijan tulee osoittaa, että huolimatta myynnin tai asentamisen kohteena olevan I momentissa tarkoitetun järjestelmän, *komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen* asentamisesta ajoneuvoon ajoneuvo edelleen täyttää ne vaatimukset, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon

Voimassa oleva laki

myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty.

(uusi)

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

EU- ja EY-tyyppihyväksytyt ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetty vaatimukset.

Ehdotus

ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty.

6 b §

Tietojen antaminen dynaamisia ajotehtäviä hoitavista kuljettajaa avustavista järjestelmistä

Talouden toimijan ja jälleenmyyjän on omalla toiminnallaan sekä ajoneuvon käyttöohjeissa, markkinoinnissa ja käyttöönoton opastuksien yhteydessä annettavat sellaiset tiedot, että ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja voi ymmärtää käyttämänsä ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien luonteen ja ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät laissa määritellyt velvollisuudet ja vastuut.

Talouden toimija ja jälleenmyyjä ei saa ajoneuvon käyttöohjeissa, markkinoinnissa tai käyttöönoton opastuksen yhteydessä antaa sellaisia tietoja tai käyttää sellaisia ilmauksia, jotka olisivat omiaan hämärtämään ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan ymmärrystä ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien ominaisuuksista tai kyvykkyyksistä sekä ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä velvollisuuksista ja vastuista.

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

EU- ja EY-tyyppihyväksytyt sekä EU-yksittäishyväksytyt ajoneuvon katsotaan täyttävän 1–3 momentissa säädetty vaatimukset.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

14 §

Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

Ensi kertaa käyttöön otettavan maastoajoneuvon ja moottorityökoneen liikennekäyttöön hyväksymisen tulee kattaa 13 §:n 2 momentissa tarkoitetut osat ja ominaisuudet seuraavin poikkeuksin:

14 §

Poikkeukset ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevista vaatimuksista

Ensi kertaa käyttöön otettavan maastoajoneuvon ja *muun* moottorityökoneen *kuin U-luokan ajoneuvon* liikennekäyttöön hyväksymisen tulee kattaa 13 §:n 2 momentissa tarkoitetut osat ja ominaisuudet seuraavin poikkeuksin:

15 §

Valmistenumero ja valmistajan kilpi

Liikenteessä käytettävässä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja sen perävaunussa sekä traktoriin kytketyssä hinattavassa laitteessa on oltava valmistenumero. Valmistenumeron antaa valmistaja, Liikenne- ja viestintävirasto, katsastustoimipaikka tai ulkomaisten ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitava viranomaisena. Valmistenumero on merkittävä todistettavasti ja pysyvästi ajoneuvoon, ja sen on oltava selkeästi nähtävissä. Jos valmistenumero vahingoittuu tai se poistetaan, se on merkittävä ajoneuvoon uudelleen. Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavassa autossa ja sen perävaunussa, L-luokan ajoneuvossa ja traktorissa on lisäksi oltava valmistajan kilpi.

15 §

Valmistenumero ja valmistajan kilpi

Liikenteessä käytettävässä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja sen perävaunussa sekä traktoriin kytketyssä hinattavassa laitteessa on oltava valmistenumero. Valmistenumeron antaa valmistaja, Liikenne- ja viestintävirasto, katsastustoimipaikka tai ulkomaisten ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitava viranomaisena. Valmistenumero on merkittävä todistettavasti ja pysyvästi ajoneuvoon, ja sen on oltava selkeästi nähtävissä. Jos valmistenumero vahingoittuu tai se poistetaan, se on merkittävä ajoneuvoon uudelleen. Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavassa autossa ja sen perävaunussa, L-luokan ajoneuvossa ja traktorissa on lisäksi oltava valmistajan kilpi. *Valmistajan kilpeä ja valmistenumeroa koskevista vaatimuksista säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkonoiden puiteasetuksessa.*

Valmistajan kilpeä ja valmistenumeroa koskevista vaatimuksista säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset valmistenumeroa ja valmistajan kilpeä koskevista vaatimuksista.

puiteasetuksessa. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset valmistenumeroa ja valmistajan kilpeä koskevista vaatimuksista.

17 §

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää yksittäistä ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää varten luvan poiketa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää koskevista *tämän lain nojalla annetuista* sellaisista säännöksistä ja määräyksistä, jotka liittyvät energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamiseen taikka rakenteiden, hallintalaitteiden, järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien, varusteiden tai ominaisuuksien turvallisuuteen. Poikkeusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei lisää turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää eikä vääristä kilpailua. Poikkeuslupa voidaan myöntää toistaiseksi voimassa olevana tai määräaikaisena ja siihen voidaan liittää ehtoja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan myöntää:

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

23 §

Moottorityökone

Moottorityökoneella tarkoitetaan:

1) omalla käyttövoimallaan liikkuvaa ajoneuvoa, joka on suunniteltu ja rakennettu työkoneeksi ja joka ei rakenteensa takia sovellu matkustajien eikä tavaroiden

17 §

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää yksittäistä ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää varten luvan poiketa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää koskevista sellaisista säännöksistä ja määräyksistä, jotka liittyvät energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamiseen taikka rakenteiden, hallintalaitteiden, järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien, varusteiden tai ominaisuuksien turvallisuuteen. Poikkeusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että poikkeus ei lisää turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuvaa riskiä vähäistä enempää eikä vääristä kilpailua. Poikkeuslupa voidaan myöntää toistaiseksi voimassa olevana tai määräaikaisena ja siihen voidaan liittää ehtoja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa voidaan myöntää:

4) muusta erityisestä syystä yksittäiselle tai useammalle erikseen yksilöidylle ajoneuvolle sitä koskevista vaatimuksista ajoneuvon hyväksymiseksi liikennekäyttöön.

23 §

Moottorityökone

Moottorityökoneella tarkoitetaan:

1) omalla käyttövoimallaan liikkuvaa ajoneuvoa, joka on suunniteltu ja rakennettu työkoneeksi ja joka ei rakenteensa takia sovellu matkustajien eikä tavaroiden

Voimassa oleva laki

kuljettamiseen; auton alustalle asennettua työkonetta ei pidetä moottorityökoneena;

2) perävaunujen ja kuljetusalustojen siirtoon satamassa tai muulla terminaalialueella valmistettua vetotrukkia, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, jos ajoneuvo ei ole kuorma-auto tai traktori;

3) työmaalla tehtäviin kuljetuksiin tarkoitettua muuta ajoneuvoa kuin traktoria (*dumpperi*), jollei ajoneuvoa ole pidettävä kuorma-autona.

24 §

Maastoajoneuvo

Maastoajoneuvolla tarkoitetaan sellaista moottorirekeä, jossa on jalakset tai telat, ilmatyynyalusta sekä muuta henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka muita ajoneuvoja vetämään valmistettua jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Maastoajoneuvolla ei kuitenkaan tarkoiteta ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi muulla tiellä, eikä ajoneuvoa, joka on EU- tai EY-tyyppihyväksytty 20–22 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoluokkaan tiellä käytettäväksi.

42 §

Hyväksyntäviranomainen

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja Geneven sopimuksessa tarkoitettu hyväksyntäviranomainen Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Ehdotus

kuljettamiseen; auton alustalle *rakennettua* työkonetta ei pidetä moottorityökoneena;

2) perävaunujen ja kuljetusalustojen siirtoon satamassa tai muulla terminaalialueella valmistettua vetotrukkia, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, jos ajoneuvo ei ole kuorma-auto tai traktori;

3) työmaalla tehtäviin kuljetuksiin tarkoitettua muuta ajoneuvoa kuin traktoria (*dumpperi*), jollei ajoneuvoa ole pidettävä kuorma-autona;

4) *U-luokan ajoneuvoa (liikkuva työkone)*.

Luokituksessa U-luokan ajoneuvoiksi säädetään liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa.

24 §

Maastoajoneuvo

Maastoajoneuvolla tarkoitetaan sellaista moottorirekeä, jossa on jalakset tai telat, ilmatyynyalusta sekä muuta henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka muita ajoneuvoja vetämään valmistettua jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Maastoajoneuvolla ei kuitenkaan tarkoiteta ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi muulla tiellä, eikä ajoneuvoa, joka on *hyväksytty 20–23 §:ssä* tarkoitettuun ajoneuvoluokkaan tiellä käytettäväksi.

42 §

Hyväksyntäviranomainen

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, *liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa* ja Geneven sopimuksessa tarkoitettu hyväksyntäviranomainen Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii myös moottorityökoneen ja maastoajoneuvon sekä muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden hyväksyntäviranomaisena.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii myös muun moottorityökoneen kuin U-luokan ajoneuvon, maastoajoneuvon sekä muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden hyväksyntäviranomaisena.

44 §

44 §

*Hyväksyntävelvollisuus**Hyväksyntävelvollisuus*

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O- ja T-luokan ajoneuvon sekä muun L-luokan ajoneuvon kuin yksittäisen L1e-A-alaluokan ajoneuvon on oltava EU- tai EY-tyyppihyväksytty taikka kansallisesti piensarjatyypiksi hyväksytty. M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voi olla myös yksittäishyväksytty tai EU-yksittäishyväksytty.

Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden M-, N-, O- ja T-luokan ajoneuvon sekä muun L-luokan ajoneuvon kuin yksittäisen L1e-A-alaluokan ajoneuvon on oltava EU- tai EY-tyyppihyväksytty taikka kansallisesti piensarjatyypiksi hyväksytty. M-, N- tai O-luokan ajoneuvo voi olla myös yksittäishyväksytty tai EU-yksittäishyväksytty. *Tieliikennekäyttöön myytävän tai ensirekisteröitävän uuden U-luokan ajoneuvon on oltava EU-tyyppihyväksytty tai EU-yksittäishyväksytty.*

52 §

52 §

*Ajoneuvotyyppi**Ajoneuvotyyppi*

Moottorityökoneen tyyppillä tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia ainakin seuraavilta olennaisilta osiltaan:

Muun moottorityökoneen kuin U-luokan ajoneuvon tyyppillä tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia ainakin seuraavilta olennaisilta osiltaan:

62 §

62 §

*Uhkasakko ja teettämishukka Suomessa hyväksytyn tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämien toimien yhteydessä**Uhkasakko ja teettämishukka Suomessa hyväksytyn tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämien toimien yhteydessä*

Hyväksyntäviranomaisen voi tehostaa 61 §:n, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklan, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 49 artiklan tai traktoreiden ja niiden perävaunujen

Hyväksyntäviranomaisen voi tehostaa 61 §:n, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklan, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 49 artiklan, traktoreiden ja niiden perävaunujen

Voimassa oleva laki

puiteasetuksen 44 artiklan nojalla antamaansa kieltoa tai määräystä uhkasakolla tai uhalla siitä, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella. *Uhkasakosta ja teettämishuosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).*

63 §

Suomessa hyväksytyin tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämien toimien kulut

Hyväksyntäviranomainen voi velvoittaa valmistajan, maahantuojan tai myyjän korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos hyväksyntäviranomainen käyttää jotakin 61 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 49 artiklassa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 44 artiklassa tarkoitettua oikeutta.

66 §

Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan sovelletaan E-tyyppihyväksynnän osalta Geneven sopimuksessa määrättyä menettelyä ja EU-tyyppihyväksynnän osalta autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyä menettelyä.

EU-tyyppihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä säädetään autojen ja niiden perävaunujen

Ehdotus

puiteasetuksen 44 artiklan tai liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 34 artiklan nojalla antamaansa kieltoa tai määräystä uhkasakolla tai uhalla siitä, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella.

63 §

Suomessa hyväksytyin tyyppin vaatimustenvastaisuuden edellyttämien toimien kulut

Hyväksyntäviranomainen voi velvoittaa valmistajan, maahantuojan tai myyjän korvaamaan testauksesta ja tutkimuksesta aiheutuvat kulut, jos hyväksyntäviranomainen käyttää jotakin 61 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 49 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 44 artiklassa tai liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen 34 artiklassa tarkoitettua oikeutta.

66 §

Vaatimustenmukaisuuden valvonta tuotannossa

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan sovelletaan E-tyyppihyväksynnän osalta Geneven sopimuksessa määrättyä menettelyä ja EU-tyyppihyväksynnän osalta autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tai liikkuvien työkonoiden puiteasetuksessa säädettyä menettelyä.

EU-tyyppihyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelyistä säädetään autojen ja niiden perävaunujen

puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset kansallisen, E-, EY- ja EU-tyypin hyväksynnän sekä kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävästä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelystä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkemmat määräykset vähäisistä poikkeuksista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädettyjen menettelyjen noudattamiseen kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyypin hyväksynnässä. Poikkeusten on oltava tarkoituksenmukaisia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan kannalta, eivätkä ne saa heikentää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan tasoa.

72 §

Nimetyt tutkimuslaitoksen ja hyväksytyt asiantuntijan valvonta

Nimetyt tutkimuslaitoksen arvioinnista ja seurannasta säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa. E-sääntöjen osalta nimetyt tutkimuslaitoksen

puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkonien puiteasetuksessa.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset kansallisen, E-, EY- ja EU-tyypin hyväksynnän sekä kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontaan liittyvistä kirjallisista valvontasuunnitelmista ja riittävästä tuotteen vaatimustenmukaisuusjärjestelystä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkemmat määräykset vähäisistä poikkeuksista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkonien puiteasetuksessa säädettyjen menettelyjen noudattamiseen kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja kansallisessa piensarjatyypin hyväksynnässä. Poikkeusten on oltava tarkoituksenmukaisia tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan kannalta, eivätkä ne saa heikentää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnan tasoa.

72 §

Nimetyt tutkimuslaitoksen ja hyväksytyt asiantuntijan valvonta

Nimetyt tutkimuslaitoksen arvioinnista ja seurannasta säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja liikkuvien työkonien puiteasetuksessa. E-

Voimassa oleva laki

arviointiin ja valvontaan sovelletaan Geneven sopimuksessa määrättyä menettelyä.

83 §

Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen

Käyttövastaava on velvollinen tekemään käyttövastaavaa koskevan tiedon lisäämistä, vaihtamista ja poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen.

90 §

Käyttövastaava

Käyttövastaavaksi voidaan merkitä täysi-ikäinen, Suomessa asuva luonnollinen henkilö, jolla on vähintään B-luokan ajo-oikeus. Käyttövastaavan on oltava auton pääasiallinen kuljettaja tai, jollei autolla ole pääasiallista kuljettajaa, käyttövastaavalla on oltava tiedot auton kuljettajista.

91 §

Ennakoilmoitus

Tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka tekniset tiedot ja hyväksyntätiedot on tallennettu rekisteriin, voidaan tehdä ennakoilmoitus. Lisäksi ennakoilmoitus voidaan tehdä tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka vaatimustenmukaisuustodistus on asetettu autojen ja niiden perävaunujen

Ehdotus

sääntöjen osalta nimetyn tutkimuslaitoksen arviointiin ja valvontaan sovelletaan Geneven sopimuksessa määrättyä menettelyä.

83 §

Ajoneuvon rekisteröintitietojen ilmoittaminen

Oikeushenkilön on ilmoitettava rekisteriin käyttövastaavaa koskevat tiedot ja niiden muutokset, jos sen omistuksessa tai hallinnassa olevan auton omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä. Jos rekisteriin on merkitty sekä omistajaksi että haltijaksi oikeushenkilö, haltija on ilmoitusvelvollinen. Käyttövastaava voi ilmoittaa itseään koskevan tiedon käyttövastaavana päättyneeksi.

90 §

Käyttövastaava

Käyttövastaavan on oltava täysi-ikäinen, Suomessa asuva luonnollinen henkilö, jolla on vähintään B-luokan ajo-oikeus. Käyttövastaavalla on oltava tiedot edustamansa oikeushenkilön autojen kuljettajista.

91 §

Ennakoilmoitus

Tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka tekniset tiedot ja hyväksyntätiedot on tallennettu rekisteriin, voidaan tehdä ennakoilmoitus. Lisäksi ennakoilmoitus voidaan tehdä tyyppihyväksytystä ajoneuvosta, jonka sähköinen vaatimustenmukaisuustodistus on asetettu

Voimassa oleva laki

Ehdotus

puiteasetuksessa tarkoitettuna strukturoituna tietona sähköisessä muodossa Liikenne- ja viestintäviraston saataville 92 §:n 4 momentissa säädetty huomioon ottaen.

Liikenne- ja viestintäviraston saataville 92 §:n 4 momentissa säädetty huomioon ottaen.

96 §

Rekisteröintitodistus

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määräaikaikatsastuksen yhteydessä. *Rekisteröintitodistuksen I osa annetaan rekisteri-ilmoituksen yhteydessä ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa.* Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle pyynnöstä.

96 §

Rekisteröintitodistus

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

174 §

Markkinavalvontaviranomainen

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

174 §

Markkinavalvontaviranomainen

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa sekä *liikkuvien työkonoiden puiteasetuksessa* tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto on markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1020 tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen mainitun asetuksen liitteen I 2, 18, 20, 23, 26, 27, 30, 31, 34, 43, 44, 60 ja 69 kohdassa tarkoitettujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen sekä niiden järjestelmien,

Liikenne- ja viestintävirasto on markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1020 tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen mainitun asetuksen liitteen I 2, 18, 20, 23, 26, 27, 30, 31, 34, 43, 44, 60, 69 ja 73 kohdassa tarkoitettujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen sekä niiden

Voimassa oleva laki

Ehdotus

komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden osalta.

järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden osalta.

177 §

177 §

Korjaavat toimenpiteet

Korjaavat toimenpiteet

Talouden toimijan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin vakavan riskin aiheuttaviin tai vaatimustenvastaisiin ajoneuvoihin, järjestelmiin, komponentteihin, erillisiin teknisiin yksiköihin, osiin tai varusteisiin kohdistuvan riskin poistamiseksi säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 46 ja 48 artiklassa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 41 ja 43 artiklassa.

Talouden toimijan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin vakavan riskin aiheuttaviin tai vaatimustenvastaisiin ajoneuvoihin, järjestelmiin, komponentteihin, erillisiin teknisiin yksiköihin, osiin tai varusteisiin kohdistuvan riskin poistamiseksi säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 46 ja 48 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 41 ja 43 artiklassa ja *liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklassa.*

Jos talouden toimija laiminlyö 1 momentissa tarkoitetun velvollisuuden, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa *uhkasakkolaisissa tarkoitetun* uhkasakon velvollisuuden laiminlyöneelle.

Jos talouden toimija laiminlyö 1 momentissa tarkoitetun velvollisuuden, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa uhkasakon velvollisuuden laiminlyöneelle.

178 §

178 §

Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu

Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu

Jos Suomessa liikenteessä käytettäväksi hyväksytty muu kuin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen soveltamisalaan kuuluva ajoneuvo on merkittävästi vaatimustenvastainen tai aiheuttaa vakavan riskin, talouden toimijan on aloitettava takaisinkutsu. Talouden toimijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kaikki voimassa olevat takaisinkutsut, korjattavat ajoneuvot ja suoritettujen korjauksien tunnistusmerkinnät heti, kun talouden toimija on aloittanut ajoneuvon takaisinkutsun. Talouden toimija on velvollinen huolehtimaan siitä, että kaikki takaisinkutsun alaiset Suomessa käytössä olevat ajoneuvot korjataan

Jos Suomessa liikenteessä käytettäväksi hyväksytty muu kuin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen, traktoreiden ja niiden perävaunujen *puiteasetuksen tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen* soveltamisalaan kuuluva ajoneuvo on merkittävästi vaatimustenvastainen tai aiheuttaa vakavan riskin, talouden toimijan on aloitettava takaisinkutsu. Talouden toimijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kaikki voimassa olevat takaisinkutsut, korjattavat ajoneuvot ja suoritettujen korjauksien tunnistusmerkinnät heti, kun talouden toimija on aloittanut ajoneuvon takaisinkutsun. Talouden toimija on velvollinen huolehtimaan siitä, että kaikki takaisinkutsun alaiset

kohtuullisessa ajassa. Talouden toimijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, kun takaisinkutsu on suoritettu ja kaikki ajoneuvot korjattu.

Jos talouden toimija ei saa korjattua kaikkia 1 momentissa, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädetyn korjausvelvoitteen ja takaisinkutsumenettelyn alaisia ajoneuvoja kohtuullisessa ajassa, talouden toimijan on ilmoitettava korjaamattomien ajoneuvojen valmistenumerot Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voi estää ajoneuvon käytön ja hyväksymisen katsastuksessa tekemällä suorittamatonta takaisinkutsua, liikennekäytöstä poistoa tai ajokieltoa koskevan merkinnän rekisteriin tai muilla keinoin. Edellytyksenä ajoneuvon käytön ja katsastuksessa hyväksymisen estämiselle on, että ajoneuvon omistajalle tai haltijalle on toimitettu kehoitus ajoneuvon viemiseksi korjattavaksi määräajassa uhalla, että ajoneuvon käyttö ja katsastuksessa hyväksyminen estetään.

Jos talouden toimija laiminlyö 1 tai 2 momentissa taikka autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitetun takaisinkutsua koskevan ilmoitusvelvollisuuden, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa *uhkasakkolaissa tarkoitetun* uhkasakon ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöneelle.

180 §

Asennus- ja korjauslupa

Lisäksi M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen paineilmajarrujärjestelmien korjaukseen on hankittava lupa valvontaviranomaiselta. *Korjauslupa*

Suomessa käytössä olevat ajoneuvot korjataan kohtuullisessa ajassa. Talouden toimijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, kun takaisinkutsu on suoritettu ja kaikki ajoneuvot korjattu.

Jos talouden toimija ei saa korjattua kaikkia 1 momentissa, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tai *liikkuvien työkonoiden puiteasetuksessa* säädetyn korjausvelvoitteen ja takaisinkutsumenettelyn alaisia ajoneuvoja kohtuullisessa ajassa, talouden toimijan on ilmoitettava korjaamattomien ajoneuvojen valmistenumerot Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voi estää ajoneuvon käytön ja hyväksymisen katsastuksessa tekemällä suorittamatonta takaisinkutsua, liikennekäytöstä poistoa tai ajokieltoa koskevan merkinnän rekisteriin tai muilla keinoin. Edellytyksenä ajoneuvon käytön ja katsastuksessa hyväksymisen estämiselle on, että ajoneuvon omistajalle tai haltijalle on toimitettu kehoitus ajoneuvon viemiseksi korjattavaksi määräajassa uhalla, että ajoneuvon käyttö ja katsastuksessa hyväksyminen estetään.

Jos talouden toimija laiminlyö 1 tai 2 momentissa taikka autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tai *liikkuvien työkonoiden puiteasetuksessa* tarkoitetun takaisinkutsua koskevan ilmoitusvelvollisuuden, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa uhkasakon ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöneelle.

180 §

Asennus- ja korjauslupa

Lisäksi M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen paineilmajarrujärjestelmien, *suurimmalta teknisesti sallitulta kokonaismassaltaan yli 7500 kg olevien N₂-*

Voimassa oleva laki

sovelletaan, mitä tässä luvussa säädetään asennus- ja korjausluvasta.

182 §

Luvan oikeuttamat jarrujärjestelmiä koskevat työt

Edellä 180 §:n 2 momentissa tarkoitettujen *M₂-*, *M₃-*, *N₂-*, *N₃-*, *O₃-* ja *O₄-luokan ajoneuvojen paineilmajarru- ja sähköjarrujärjestelmien korjaamiseen myönnetään:*

1) A-lupa, jonka nojalla luvanhaltijalla on oikeus suorittaa kaikkia jarrujärjestelmiin säätölaitteineen liittyviä korjaus-, huolto-, säätö- ja muutostoimenpiteitä sekä ajoneuvoyhdistelmien jarrusovituksia;

2) B-lupa, jonka nojalla luvanhaltijalla on oikeus suorittaa jarrujärjestelmien korjaus-, huolto- ja säätötoimenpiteitä, ei kuitenkaan jarrujen sovitus- ja muutostöitä eikä lukkiutumattomien jarrujärjestelmien ja sähköjarrujärjestelmien säätölaitteisiin liittyviä huolto- ja korjaustöitä; B-luvan haltijalla on kuitenkin oikeus vaihtaa kuorman tunteva jarruvoiman säädin ja säätää se ajoneuvon valmistajan antamien ohjeiden mukaisesti.

Ehdotus

luokan ajoneuvojen sähkötoimisten jarrujärjestelmien (ETBS-jarrujärjestelmien) sekä N₃-, *M₂-* ja *M₃-luokan ajoneuvojen ETBS-jarrujärjestelmien korjaukseen on hankittava lupa valvontaviranomaiselta.*

182 §

Luvan oikeuttamat jarrujärjestelmiä koskevat työt

Edellä 180 §:n 2 momentissa tarkoitettujen jarrujärjestelmien korjaamiseen myönnetään:

1) A-lupa, jonka nojalla luvanhaltijalla on oikeus suorittaa kaikkia paineilmajarrujärjestelmiin ja niiden säätölaitteisiin liittyviä korjaus-, huolto-, säätö- ja muutostoimenpiteitä sekä paineilmajarruilla varustettujen ajoneuvoyhdistelmien jarrusovituksia;

2) B-lupa, jonka nojalla luvanhaltijalla on oikeus suorittaa paineilmajarrujärjestelmien korjaus-, huolto- ja säätötoimenpiteitä, ei kuitenkaan jarrujen sovitus- ja muutostöitä eikä lukkiutumattomien jarrujärjestelmien eikä sähköohjattujen paineilmajarrujärjestelmien (EBS-jarrujärjestelmien) säätölaitteisiin liittyviä huolto- ja korjaustöitä; B-luvan haltijalla on kuitenkin oikeus vaihtaa paineilmajarrujärjestelmässä oleva kuorman tunteva jarruvoimansäädin ja säätää se ajoneuvon valmistajan antamien ohjeiden mukaisesti;

3) E-lupa, jonka nojalla luvanhaltijalla on oikeus suorittaa kaikkia ETBS-jarrujärjestelmiin liittyviä korjaus-, huolto-, säätö- ja muutostoimenpiteitä sekä sellaisten ajoneuvoyhdistelmien jarrusovituksia, joissa vetoajoneuvona on ETBS-jarruilla varustettu auto; ajoneuvoyhdistelmien jarrusovitusten suorittamisen ehtona on, että luvanhaltijalla on myös A-lupa.

B-lupa oikeuttaa luvanvaraista henkilöliikennettä harjoittavan luvanhaltijan, jolle jarrujärjestelmien korjauslupa on myönnetty ennen 1 päivää syyskuuta 1992 ja jolla on käytössään lukkiutumattoman jarrujärjestelmän testaukseen soveltuva laite, vaihtamaan oman kalustonsa lukkiutumattomien jarrujärjestelmien komponentteja.

B-lupa oikeuttaa luvanvaraista henkilöliikennettä harjoittavan luvanhaltijan, jolle jarrujärjestelmien korjauslupa on myönnetty ennen 1 päivää syyskuuta 1992 ja jolla on käytössään lukkiutumattoman jarrujärjestelmän testaukseen soveltuva laite, vaihtamaan *paineilmajarruilla varustetun* oman kalustonsa lukkiutumattomien jarrujärjestelmien komponentteja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen muutostoimenpiteiden suorittamisessa on noudatettava ajoneuvon valmistajan ja jarrujärjestelmän valmistajan antamia ohjeita.

189 §

Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu

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

1) antaa vääriä tietoja 43 tai 78 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 22, 41, 42, 44 tai 45 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 25 tai 42 artiklassa *tai* traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 20 tai 37 artiklassa *tai* tarkoitettujen hyväksyntämenettelyjen yhteydessä;

2) antaa vääriä tietoja 178 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 52 artiklassa *tai* traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 47 artiklassa tarkoitetun takaisinkutsumenettelyn yhteydessä;

3) rikkoo autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 13, 16 tai 18 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 9, 12 tai 14 artiklassa *taikka* traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 8, 11 tai 13 artiklassa säädettyä velvollisuutta huolehtia siitä, että markkinoilla saataville asetetut ajoneuvot, järjestelmät, komponentit ja erilliset tekniset yksiköt ovat mainittujen

189 §

Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu

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

1) antaa vääriä tietoja 43 tai 78 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 22, 41, 42, 44 tai 45 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 25 tai 42 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 20 tai 37 artiklassa *tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 18, 19 tai 32 artiklassa* tarkoitettujen hyväksyntämenettelyjen yhteydessä;

2) antaa vääriä tietoja 178 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 52 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 47 artiklassa *tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklassa* tarkoitetun takaisinkutsumenettelyn yhteydessä;

3) rikkoo autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 13, 16 tai 18 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 9, 12 tai 14 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 8, 11 tai 13 artiklassa *taikka liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 7, 10 tai 12 artiklassa* säädettyä velvollisuutta huolehtia siitä, että markkinoilla saataville asetetut ajoneuvot,

Voimassa oleva laki

asetusten mukaisia ja vaaditulla tyyppihyväksyntämerkillä varustettuja;

5) rikkoo päästörajoitusjärjestelmän toimintaa rajoittavan laitteen käyttöä koskevaa kieltoa tai päästörajoitusjärjestelmän muuttamista tyyppihyväksynnän vaatimusten vastaiseksi koskevaa kieltoa, josta säädetään:

a) moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklassa;

b) moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 5 artiklassa;

c) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 täydentämisestä ympäristöominaisuuksia ja käyttövoimayksikön tehoa koskevien vaatimusten osalta ja asetuksen liitteen V muuttamisesta annetun komission delegoidun asetuksen (EU) N:o 134/2014 3 artiklassa;

d) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 167/2013 täydentämisestä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen ja niiden moottorien ympäristöominaisuuksia ja käyttövoimayksikön tehoa koskevien vaatimusten osalta sekä komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/96 kumoamisesta

Ehdotus

järjestelmät, komponentit ja erilliset tekniset yksiköt ovat mainittujen asetusten mukaisia ja vaaditulla tyyppihyväksyntämerkillä varustettuja;

5) rikkoo päästörajoitusjärjestelmän toimintaa rajoittavan laitteen käyttöä koskevaa kieltoa tai päästörajoitusjärjestelmän *suunnittelua, valmistamista tai* muuttamista tyyppihyväksynnän vaatimusten vastaiseksi koskevaa kieltoa *taikka päästörajoitusjärjestelmän suunnittelua ja valmistamista koskevia vaatimuksia, joista* säädetään:

a) moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklassa;

b) moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 5 artiklassa;

c) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 täydentämisestä ympäristöominaisuuksia ja käyttövoimayksikön tehoa koskevien vaatimusten osalta ja asetuksen liitteen V muuttamisesta annetun komission delegoidun asetuksen (EU) N:o 134/2014 3 artiklassa;

d) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 167/2013 täydentämisestä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen ja niiden moottorien ympäristöominaisuuksia ja käyttövoimayksikön tehoa koskevien vaatimusten osalta sekä komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/96 kumoamisesta

annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2018/985 3 artiklassa ja liitteessä I; *tai* e) liikkuviin työkoneisiin tarkoitettujen polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen raja-arvoihin ja tyyppihyväksyntään liittyvistä vaatimuksista, asetusten (EU) N:o 1024/2012 ja (EU) N:o 167/2013 muuttamisesta ja direktiivin 97/68/EY muuttamisesta ja kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1628 8, 11, 13, 15 ja 18 artiklassa;

annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2018/985 3 artiklassa ja liitteessä I; e) liikkuviin työkoneisiin tarkoitettujen polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen raja-arvoihin ja tyyppihyväksyntään liittyvistä vaatimuksista, asetusten (EU) N:o 1024/2012 ja (EU) N:o 167/2013 muuttamisesta ja direktiivin 97/68/EY muuttamisesta ja kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1628 8, 11, 13, 15 ja 18 artiklassa; *tai*

f) moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyuden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1257 4 artiklan 5 ja 6 kohdassa;

10) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 33 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 34 artiklassa *tai* traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 29 artiklassa tarkoitetun hyväksyntäasiakirjojen muutoksia koskevan ilmoitusvelvollisuuden;

10) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 33 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 34 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 29 artiklassa *tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 24 artiklassa* tarkoitetun hyväksyntäasiakirjojen muutoksia koskevan ilmoitusvelvollisuuden;

12) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 14 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 10 artiklassa *tai* traktoreiden *tai* niiden perävaunujen puiteasetuksen 9 artiklassa säädetyn velvollisuuden ilmoittaa hyväksyntäviranomaiselle *tai* markkinavalvontaviranomaiselle tiedot vaatimustenvastaisuudesta *tai* vakavasta riskistä;

12) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 14 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 10 artiklassa, traktoreiden *tai* niiden perävaunujen puiteasetuksen 9 artiklassa *tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 8 artiklassa* säädetyn velvollisuuden ilmoittaa hyväksyntäviranomaiselle *tai* markkinavalvontaviranomaiselle tiedot vaatimustenvastaisuudesta *tai* vakavasta riskistä;

14) rikkoo 176 §:n nojalla määrättyä rekisteröintikieltoa tai autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 tai 55 artiklan, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 46, 48 tai 50 artiklan tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 41, 43 tai 45 artiklan nojalla määrättyä rekisteröinti-, myynti- tai käyttöönottokieltoa; tai

14) rikkoo 176 §:n nojalla määrättyä rekisteröintikieltoa tai autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 tai 55 artiklan, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 46, 48 tai 50 artiklan, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 41, 43 tai 45 artiklan tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklan nojalla määrättyä rekisteröinti-, myynti- tai käyttöönottokieltoa; tai

(uusi)

189 a §

Riippumattomalle toimijalle määrättävä seuraamusmaksu

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

1) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia taikka rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa; tai

2) rikkoo moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyysosalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU)

190 §

Nimetylle tutkimuslaitokselle määrättävä seuraamusmaksu

Nimetty tutkimuslaitos voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta:

1) antaa vääriä tietoja 43 tai 78 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 22, 41, 42, 44 tai 45 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 25 tai 42 artiklassa *tai* traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 20 tai 37 artiklassa tarkoitetun takaisinkutsumenettelyn yhteydessä;

2) antaa vääriä tietoja 178 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 52 artiklassa *tai* traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 47 artiklassa tarkoitetun takaisinkutsumenettelyn yhteydessä;

3) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 81 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 71 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa *tai* traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 67 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädetyn tiedotusveloitteen; tai

4) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 80 artiklan 3 kohdassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 70 artiklan 3 kohdassa *tai* traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 66 artiklan 3 kohdassa sille säädetyn veloitteen.

190 §

Nimetylle tutkimuslaitokselle määrättävä seuraamusmaksu

Nimetty tutkimuslaitos voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta:

1) antaa vääriä tietoja 43 tai 78 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 22, 41, 42, 44 tai 45 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 25 tai 42 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 20 tai 37 artiklassa *tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 18, 19 tai 32 artiklassa* tarkoitetun takaisinkutsumenettelyn yhteydessä;

2) antaa vääriä tietoja 178 §:ssä, autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 52 artiklassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 47 artiklassa *tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 34 artiklassa* tarkoitetun takaisinkutsumenettelyn yhteydessä;

3) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 81 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 71 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 67 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa *tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 84 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa* säädetyn tiedotusveloitteen; tai

4) laiminlyö autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 80 artiklan 3 kohdassa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 70 artiklan 3 kohdassa, traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 66 artiklan 3 kohdassa *tai liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen 47 artiklan 4 kohdassa* sille säädetyn veloitteen.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

195 §

195 §

Liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu

Edellä 83 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron liikennevirhemaksu.

Ajoneuvon omistajalle tai haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu edellä 83 §:n 1, 2 ja 5 momentissa tarkoitettuna muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 24 kohta ja 150 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 360/2020, ja lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 360/2020, 333/2023 ja 304/2025, uusi 25 kohta ja lakiin uusi 6 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

24) *liikenneasioiden rekisterillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettua rekisteriä.

24) *liikenneasioiden rekisterillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettua rekisteriä;

25) **dynaamisella ajotehtävällä** ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavien ajoneuvon sivu- ja pitkittäissuuntaiseen liikkeeseen vaikuttavien tosiaikaisten toimintojen suunnittelua ja toteuttamista.

(uusi)

6 a §

Dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien käyttäminen

Kuljettajan on valvottava ajoneuvon käyttäytymistä liikenteessä ja liikenneympäristöä jatkuvasti, jos ajoneuvo on hyväksytty liikennekäyttöön sellaisena, että siinä olevat kuljettajaa avustavat järjestelmät voivat hoitaa dynaamisia ajotehtäviä kuljettajan puolesta. Hänen on oltava valmiina puuttumaan ajoneuvon kulkuun tarvittaessa välittömästi ja oikea-aikaisesti.

Kuljettajan on tiedettävä, milloin liikenneympäristö ja sääolosuhteet mahdollistavat kuljettajaa avustavien dynaamisia ajotehtäviä hoitavien järjestelmien käytön. Ajoneuvon kuljettajaa avustavat järjestelmät eivät vaikuta laissa määriteltyihin ajoneuvon kuljettamiseen liittyviin velvollisuuksiin ja vastuisiin.

150 §

Yleiset kytkentäsäännöt

Edellä 2 momentissa säädetyn lisäksi yli 20,00 metriä pitkässä kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmässä, 151 §:n 4 momentin 7–11 kohdassa tarkoitettussa yhdistelmässä sekä muussa yli 28,00 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä on oltava sähköohjattu paineilmatoiminen jarrujärjestelmä yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa sekä sellaiset epäsuoran näkemisen mahdollistavat laitteet ja kuljettajaa avustavat järjestelmät, joilla varmistetaan pitkän ajoneuvoyhdistelmän turvallisuus. Liikenne- ja viestintävirasto

150 §

Yleiset kytkentäsäännöt

Edellä 2 momentissa säädetyn lisäksi yli 20,00 metriä pitkässä kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmässä, 151 §:n 4 momentin 7–11 kohdassa tarkoitettussa yhdistelmässä sekä muussa yli 28,00 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä on oltava sähköohjattu paineilmatoiminen jarrujärjestelmä yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa sekä sellaiset epäsuoran näkemisen mahdollistavat laitteet ja kuljettajaa avustavat järjestelmät, joilla varmistetaan pitkän ajoneuvoyhdistelmän turvallisuus. *Edellä tarkoitettun ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa saa edellä*

Voimassa oleva laki

antaa tarkemmat määräykset tässä momentissa tarkoitetuista järjestelmistä ja niiden teknisistä vaatimuksista.

Ehdotus

säädetyistä poiketen olla E-säännön 13 vaatimukset täyttävällä sähkötoimisella jarrujärjestelmällä (ETBS-jarrujärjestelmällä) varustettu vetoauto. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset tässä momentissa tarkoitetuista järjestelmistä ja niiden teknisistä vaatimuksista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain (960/2013) 5 §, sellaisena kuin se on laissa 324/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,20 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, liikenneasioiden rekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

Ehdotus

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,60 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, liikenneasioiden rekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

autoverolain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (777/2020) 10 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 §

10 §

Uusi henkilöauto ja pakettiauto

Uusi henkilöauto ja pakettiauto

Uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 tai 1 A mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 11 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon.

Uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 tai 1 A mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 11 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan myös autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty sääntöjen,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

menettelyjen ja testausmenetelmien vahvistamisesta asetuksen (EU) 2024/1257 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse pakokaasu- ja haihtumispäästöjä koskevasta tyyppihyväksynnästä luokkien M1 ja N1 ajoneuvojen osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2025/1706 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

ajoneuvoverolain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 10 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 571/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 §

10 §

Perusvero

Perusvero

Veron määrä määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

Veron määrä määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon, jos kysymyksessä on:

- 1) henkilöauto, jonka kokonaismassa on enintään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2001 tai sen jälkeen, tai henkilöauto, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen;
- 2) kaksikäyttöauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen; taikka

Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan myös autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty sääntöjen, menettelyjen ja testausmenetelmien vahvistamisesta asetuksen (EU) 2024/1257 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse pakokaasu- ja haihtumispäästöjä koskevasta tyyppihyväksynnästä luokkien M1 ja N1 ajoneuvojen osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2025/1706 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon, jos kysymyksessä on:

- 1) henkilöauto, jonka kokonaismassa on enintään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2001 tai sen jälkeen, tai henkilöauto, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen;
- 2) kaksikäyttöauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen; taikka

Voimassa oleva laki

3) pakettiauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2008 tai sen jälkeen.

Ehdotus

3) pakettiauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2008 tai sen jälkeen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .