

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av fordonslagen och till lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att fordonslagen, lagen om transportservice, vägtrafiklagen och lagen om fordonsbesiktningsverksamhet ändras. Syftet med propositionen är att förtydliga bestämmelserna om utsläppsmanipulation. Det föreslås att försäljning, användning och montering av anordningar som används vid utsläppsmanipulation ska förbjudas. Syftet med förbudet är att minska utsläppen från trafiken genom att rensa ut affärsverksamhet som grundar sig på utsläppsmanipulation och användningen av utsläppsmanipulerade fordon i vägtrafiken. Brott mot förbudet ska leda till sanktioner.

För att underlätta automatiseringen av vägtrafiken föreslås det bestämmelser för att göra det möjligt att testa fordon utrustade med automatiserade körsystem på allmän väg utan mänsklig förare. Bakgrunden till bestämmelserna är ändringarna i Wienkonventionen om vägtrafik. Det föreslås dessutom bestämmelser som gör det möjligt att testa företagsmodeller för mobilitets-tjänster med automatiserade fordon, och möjligheten att automatiserade fordon avsedda för kollektivtrafik temporärt beviljas undantag från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning förtydligas. Också bestämmelserna om lätta automatiserade fordon för godstransport föreslås bli förtydligade.

I propositionen föreslås att de skyldigheter som krävs enligt EU-lagstiftningen ska genomföras och att vissa ändringar som genomförandeförordningen om insamlingen av förbrukningsdata vid körning förutsätter ska göras i den nationella lagstiftningen.

Förslaget i propositionen gör det lättare att utföra konverteringar, det vill säga drivkraftsändringar, av fordon. Den miljöbelastning användningen av ett fordon ger upphov till granskas i fortsättningen utifrån en helhetsbedömning. Transport- och kommunikationsverket utfärdar närmare föreskrifter om de tekniska krav och förutsättningar för utförande som hänför sig till konverteringar. Genom ändringarna enligt förslaget genomförs regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering till den del det gäller målsättningen i färdplanen för fossilfria transporter i fråga om minskning av utsläppen från trafiken.

Det föreslås i propositionen att bestämmelserna om användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland uppdateras. Det föreslås såväl tekniska som innehållsliga ändringar i bestämmelserna för att förbättra deras funktionalitet och för att förtydliga fördelningen av befogenheter mellan myndigheterna. Det föreslås också andra tekniska korrigeringar som behövs i samband med särskilt besiktningar.

Dessutom beaktas den nya lagstiftning om militärfordon som är under beredning och som ger upphov till vissa innehållsliga ändringar i fordonslagen.

Propositionen anknyter till regeringsprogrammets strategiska helhet Ett livskraftigt Finland, där ett av målen är utsläppsnål trafik och främjande av automation och digitalisering.

De föreslagna lagarna avses i huvudsak träda i kraft vid ingången av 2023. De ändringar som gäller utsläppsmanipulation avses dock träda i kraft först den 1 juni 2024.

INNEHÅLL

| | |
|--|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL..... | 1 |
| MOTIVERING | 6 |
| 1 Bakgrund och beredning..... | 6 |
| 1.1 Bakgrund..... | 6 |
| 1.1.1 Utsläppsmanipulation..... | 6 |
| 1.1.2 Främjande av automatisering | 6 |
| 1.1.3 Uppgifter om förbrukning vid körning | 7 |
| 1.1.4 De övriga föreslagna ändringarna | 7 |
| 1.2 Beredning..... | 7 |
| 2 Nuläge och bedömning av nuläget..... | 9 |
| 2.1 Allmänt om fordonslagen..... | 9 |
| 2.2 Utsläppsmanipulation..... | 9 |
| 2.2.1 Allmänt..... | 9 |
| 2.2.2 Bestämmelser | 11 |
| 2.3 Främjande av automatisering | 14 |
| 2.3.1 Lätta automatiserade fordon för godstransport | 14 |
| 2.3.2 Utveckling av förfarandet med provnummerintyg | 15 |
| 2.3.3 Försök och vederlag..... | 16 |
| 2.3.4 Möjlighet att avvika från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning | 16 |
| 2.3.5 Efterlevnad av trafikreglerna och ansvarsfrågor | 17 |
| 2.4 Uppgifter om förbrukning vid körning | 18 |
| 2.5 Drivkraftsändringar | 18 |
| 2.6 Andra korrigeringar..... | 20 |
| 3 Målsättning | 23 |
| 3.1 Utsläppsmanipulation..... | 23 |
| 3.2 Främjande av automatisering | 23 |
| 3.3 Drivkraftsändringar | 24 |
| 3.4 Andra korrigeringar..... | 24 |
| 4 Förslagen och deras konsekvenser..... | 25 |
| 4.1 De viktigaste förslagen..... | 25 |
| 4.1.1 Utsläppsmanipulation..... | 25 |
| 4.1.2 Främjande av automatisering | 27 |
| 4.1.3 Uppgifter om förbrukning vid körning | 28 |
| 4.1.4 Andra korrigeringar..... | 29 |
| 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna | 31 |
| 4.2.1 Ekonomiska konsekvenser | 31 |
| 4.2.2 Konsekvenser för myndigheterna | 34 |
| 4.2.3 Konsekvenser för miljön..... | 36 |

| | |
|---|-----|
| 4.2.4 Konsekvenser för trafiksäkerheten..... | 37 |
| 5 Alternativa handlingsvägar..... | 39 |
| 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser..... | 39 |
| 5.1.1 Utsläppsmanipulation..... | 39 |
| 5.1.2 Uppgifter om förbrukning vid körning..... | 41 |
| 5.1.3 Påförande av påföljdsavgift..... | 42 |
| 5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet..... | 43 |
| 5.2.1 Utsläppsmanipulation..... | 43 |
| 5.2.2 Främjande av automatisering av transporter..... | 44 |
| 6 Remissvar..... | 45 |
| 7 Specialmotivering..... | 48 |
| 7.1 Lagen om ändring av fordonslagen..... | 48 |
| 7.2 Lagen om ändring av 22 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet..... | 83 |
| 7.3 Lagen om ändring av lagen om transportservice..... | 83 |
| 7.4 Lagen om ändring av 52 § i vägtrafiklagen..... | 85 |
| 8 Bestämmelser på lägre nivå än lag..... | 85 |
| 9 Ikraftträdande..... | 87 |
| 10 Verkställighet och uppföljning..... | 87 |
| 10.1 Utsläppsmanipulation..... | 87 |
| 10.2 Främjande av automatisering..... | 87 |
| 10.3 Uppgifter om förbrukning vid körning..... | 87 |
| 10.4 Drivkraftsändringar..... | 88 |
| 11 Förhållande till andra propositioner..... | 88 |
| 11.1 Samband med andra propositioner..... | 88 |
| 12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning..... | 88 |
| 12.1 Allmänt..... | 88 |
| 12.2 Bestämmelserna om påföljder..... | 88 |
| 12.3 Bestämmelserna om utsläppsmanipulation..... | 91 |
| 12.4 Bestämmelserna om uppgifter om förbrukning vid körning..... | 92 |
| 12.5 Bemyndigandena att utfärda förordning..... | 92 |
| 12.6 Bemyndigandena att meddela föreskrifter..... | 93 |
| LAGFÖRSLAG..... | 95 |
| 1. Lag om ändring av fordonslagen..... | 95 |
| 2. Lag om ändring av 22 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet..... | 124 |
| 3. Lag om ändring av lagen om transportservice..... | 125 |
| 4. Lag om ändring av 52 § i vägtrafiklagen..... | 127 |
| BILAGA..... | 128 |
| PARALLELLTEXTER..... | 128 |
| 1. Lag om ändring av fordonslagen..... | 128 |
| 2. Lag om ändring av 22 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet..... | 184 |
| 3. Lag om ändring av lagen om transportservice..... | 185 |
| 4. Lag om ändring av 52 § i vägtrafiklagen..... | 188 |

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Propositionen har beretts eftersom fordonslagens bestämmelser behöver utvecklas. Den reviderade fordonslagen (82/2021) trädde i kraft i mars 2021. I samband med reformen av fordonslagen upptäcktes områden i lagen där det finns skäl att ytterligare utveckla eller förtydliga bestämmelserna, men där separat fortsatt beredning krävdes. Efter reformen har dessutom ytterligare lagtekniska korrigeringar visat sig behövas.

Propositionen anknuter till statsminister Sanna Marins regeringsprogram och avsnittet Ett livskraftigt Finland, där ett av målen är utsläppsnål trafik och främjande av automatisering och digitalisering. Enligt regeringsprogrammet ska utsläppen från trafiken och transporterna halveras före 2030.

1.1.1 Utsläppsmanipulation

Under beredningen av reformen av fordonslagen 2021 framförde flera remissinstanser att fordonslagens bestämmelser om påföljdsavgifter bör utvidgas så att de även eller mer uttryckligt gäller åtgärder för manipulering av utsläpp från fordon. I remissvaren påpekades också att fordonslagen bör innehålla ett uttryckligt förbud mot anordningar som kringgår funktionen av utsläppsbegränsande system och mot manipulering av sådana system, samt bestämmelser om betydande administrativa påföljdsavgifter som kan påföras även fordonets innehavare eller ägare. Dessa ändringar föreslogs dock inte ännu i propositionen från 2020 eftersom de konstaterades kräva mer beredning. Av tidsskäl beslutade man att granska den helheten i ett separat projekt för att kunna bedöma och analysera fenomenet utsläppsmanipulation mer ingående.

1.1.2 Främjande av automatisering

Bakom bestämmelserna om automatisering ligger i synnerhet ändringen av vägtrafikkonventionen (nedan *Wienkonventionen om vägtrafik*, FördrS 30/1986). Ändringen av konventionen trädde i kraft den 14 juli 2022, men ändringarnas rättsverkan förutsätter närmare nationella bestämmelser. Konventionen gör det möjligt att använda automatiserade körsystem utan mänskliga förare, men i den första fasen tillåts system endast för försök och testning med ett begränsat antal fordon och aktörer, och verksamheten förutsätter ett provnummerintyg som beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Kommunikationsministeriet bereder större behövliga lagändringar med stöd av en bredbasig arbetsgrupp, och arbetet pågår åtminstone under 2023.

Behovet av att möjliggöra försök där kunderna betalar för mobilitetstjänster som tillhandahålls med automatiserade fordon togs upp i samband med beredningen av lagstiftnings- och åtgärdsplanen för automatiseringen av transporter, och det är mycket enkelt att möjliggöra sådana försök. Bestämmelserna om lätta automatiserade fordon för godstransport behöver också förtydligas på grund av de tekniska framsteg som redan gjorts.

1.1.3 Uppgifter om förbrukning vid körning

Europeiska kommissionen antog den 4 mars 2021 genomförandeförordningen (EU) 2021/392 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon. Bestämmelser om bindande skyldigheter för fordonstillverkare att minska koldioxidutsläppen finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (nedan *förordningen om utsläppsgränsvärden*). Förordningen om utsläppsgränsvärden antogs den 17 april 2019 och har tillämpats sedan den 1 januari 2020.

Enligt förordningen om utsläppsgränsvärden ska fordonstillverkare och nationella myndigheter övervaka och rapportera hur väl koldioxidutsläppen och bränsle- eller energiförbrukningen vid verklig körning av personbilar och lätta nyttofordon motsvarar de utsläpp och den förbrukning som har fastställts i förordning (EG) nr 715/2007. I förordningen om utsläppsgränsvärden har kommissionen bemyndigats att genom genomförandeakter anta bestämmelser om förfarandet för att samla in uppgifter om förbrukningen vid verklig körning.

1.1.4 De övriga föreslagna ändringarna

Under reformen av den gällande fordonslagen identifierades utvecklingsbehov som gäller besiktningslagstiftningen. Under den fortsatta beredningen av reformen av fordonslagen insåg man dessutom att bestämmelserna om användning av utländska fordon i Finland behöver uppdateras. Av tidsskäl, för att möjliggöra en mer omfattande bedömning, gick man emellertid in för att inrätta ett separat projekt för behandlingen av dessa aspekter i kombination med frågorna kring utsläppsmanipulation. I denna proposition föreslås tekniska korrigeringar och en tydligare struktur för de gällande bestämmelserna om de här frågorna. Inga ändringar i innehållet föreslås jämfört med nuläget.

Det föreslås ändringar i fordonslagen för att möjliggöra större flexibilitet när ett fordons drivkraft ändras, dvs. konverteras. Med de föreslagna ändringarna genomförs regeringsprogrammets målet i Färdplanen för fossilfria transporter om att minska utsläppen från trafiken och transporterna.

Efter reformen av fordonslagen har man utöver de ovannämnda aspekterna identifierat andra bestämmelser som av lagtekniska skäl och för tydlighetens skull bör preciseras eller korrigeras. Det handlar huvudsakligen om smärre tekniska korrigeringar i lagen.

Dessutom föreslås ändringar i fordonslagen med anledning av det förslag till lag om militärfordon som beretts av militärfordonsarbetsgruppen vid försvarsministeriet.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Transport- och kommunikationsverket har deltagit i beredningen. Inrikesministeriet och Polisstyrelsen har hörts under beredningen i fråga om utsläppsmanipulation. Finansministeriet och Skatteförvaltningen har hörts om 5 kap.

i fordonslagen, som gäller användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland. Även försvarsministeriet har hörts om de ändringar som ska göras i fordonslagen med anledning av speciallagstiftningen om militärfordon, som beretts av militärfordonsarbetsgruppen. De handlingar som hänför sig till beredningen finns på webbplatsen med information om beredningen av propositionen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM011:00/2020>.

Propositionen var på remiss mellan den 6 juni och den 29 juli 2022. Begäran om yttrande sändes till ett stort antal intressentgrupper inom fordons- och transportbranschen och till myndigheterna. Det kom in yttranden från sammanlagt 44 instanser. En del av remissinstanserna uppgav att de inte hade något att yttra om propositionen. Yttrandena och ett sammandrag av dem finns på webbsidorna om beredningen av propositionen på <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM011:00/2020>. Propositionen gäller vägtrafik, som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet. Propositionen har således inga direkta konsekvenser för Åland.

Främjande av automatisering

Kommunikationsministeriet inrättade den 4 maj 2021 ett projekt för beredning av den nationella reglering som föranleds av ändringen av Wienkonventionen om vägtrafik. En bredbasig arbetsgrupp tillsattes som stöd för projektet. De aktuella förslagen har diskuterats i arbetsgruppens inofficiella underarbetsgrupp för automatiserad kollektivtrafik.

Uppgifter om förbrukning vid körning

Kommissionen presenterade den 18 juni 2020 för en expertgrupp för beredning av bestämmelser om övervakning av koldioxidutsläpp (Expert Group for policy development and implementation of CO₂ from road vehicles) ett utkast till genomförandeförordning med förslag till bestämmelser om enhetlig övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon. Transport- och kommunikationsverket representerade Finland i expertgruppen. Förslaget presenterades senare för klimatförändringskommittén (Climate Change Committee) den 14 juli 2020.

Genom propositionen görs de ändringar i den nationella lagstiftningen som förutsätts i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (nedan *genomförandeförordningen*). Bestämmelserna om besiktning måste ändras för att genomförandeförordningen ska kunna sättas i kraft nationellt.

Militärfordon

Försvarsministeriet tillsatte den 16 mars 2021 en arbetsgrupp för att se över bestämmelserna om Försvarsmaktens militärfordon och bereda en proposition för att revidera bestämmelserna.

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket har deltagit i arbetsgruppens arbete. I det aktuella förslaget beaktas det beredningsarbete som försvarsministeriets militärfordonsarbetsgrupp utfört, och i fordonslagen görs de ändringar som föranleds av arbetsgruppens beredning.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Allmänt om fordonslagen

Fordonslagen genomgick en totalreform (RP 177/2020 rd) som trädde i kraft den 1 mars 2021. Fordonslagen reviderades så att den motsvarar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (nedan *ramförordningen om bilar och släpfordon till dem*). I totalreformen förtydligades fordonslagens struktur, och lagtekniska korrigeringar gjordes i den.

Under totalreformen av fordonslagen blev det klart att lagen trots reformen fortfarande innehåller bestämmelser och helheter som behöver förtydligas. I synnerhet gäller det manipulation av utsläpp från fordon samt 6 kap. om besiktning och 5 kap. om användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland. Dessutom har man ansett att vissa ytterligare lagtekniska korrigeringar och förtydliganden behövs.

2.2 Utsläppsmanipulation

2.2.1 Allmänt

Produktutvecklingen av fordon har under de senaste årtiondena bl.a. inriktats på att minimera skadliga lokala utsläpp. Inom EU har de lokala utsläppen från fordon reglerats med hjälp av Euro-utsläppsklasser. De senaste utsläppsklasserna förutsätter att fordonen har avancerade system för efterbehandling av avgaser. Tillverkarna förutsätts hålla sig inom strikta utsläppsgränser. Numera är nya fordon mycket utsläppsnåla, men de strikta utsläppskraven och de miljööfördelar som uppnås genom dem mister sin betydelse om fordonens utsläpp manipuleras.

Med utsläppsmanipulation avses en sådan avsiktlig ändring av ett system för avgasefterbehandling eller motorkontroll i ett fordon som gör att fordonet till sina miljöegenskaper inte längre uppfyller de krav som gäller avgasutsläpp. Ändringar i fordon görs till och med direkt efter att de tagits i bruk, men också före det, även om det är ovanligare. Grovt taget görs två typer av ändringar i fordon: programvaruändringar i motorkontrollen och fysiska ändringar i anordningar för avgasefterbehandling. I lätta fordon handlar det ofta om att öka motorns effekt (programvaruändring) och i fråga om äldre bilar att undvika service- och reparationskostnader (fysisk ändring). I tunga fordon är målet ofta att minska drift- och servicekostnaderna (programvaruändring eller fysisk ändring) eller att öka motorns effekt (programvaruändring).

Både tunga och lätta fordon manipuleras. Polisens kompetens och utrustning för att upptäcka manipulation av tunga fordon har förbättrats under de senaste åren. År 2020 upptäcktes sammanlagt 178 manipulationer av SCR-anordningar vid polisens vägkontroller, och år 2021 sammanlagt 204. Statistiken ger inte en sanningsenlig bild av fenomenets utbredning, eftersom alla fordon inte undersökts för utsläppsmanipulation. All manipulation upptäckts inte heller vid vägkontroller, utan endast de mest uppenbara fallen avslöjas. Polisinspektionen i Lappland har informerat att utsläppsmanipulation som orsakar betydande miljöskador upptäckts i vart tionde kontrollerat fordon. Medlemmarna i Bilimportörernas rf uppskattar att upp till 30–50 procent av lastbilarna på något sätt har utsläppsmanipulerats av en tredje part.

Det finns ingen exakt statistik om utsläppsmanipulation av lätta fordon, men tjänster för manipulation av även lätta fordons utsläpp marknadsförs öppet och professionellt i Finland. De som manipulerar fordon publicerar kontinuerligt information om fordon som de manipulerat och uppger, beroende på aktören, att de ändrat hundratals eller tusentals fordon. Trots att statistiken saknas finns det alltså skäl att anta att även utsläppsmanipulation av lätta fordon är ett verkligt fenomen i Finland.

Arbetet mot utsläppsmanipulation försvåras delvis av att tillsynen är svår att genomföra. Utsläppsmanipulation kan upptäckas t.ex. i samband med besiktning och vägkontroller. Vid periodisk besiktning är det dock mycket svårt att upptäcka manipulation eftersom de mättekniker och mätinstrument som i nuläget används vid besiktningar inte är utformade för att tillräckligt exakt registrera t.ex. antalet luftburna partiklar och deras massa. Ett särskilt problem är att fordonets avgasutsläpp inte ens mäts vid besiktningen, utan mätningarna utförs av reparationsverkstäder. Verkstäderna utfärdar intyg över mätningen, och intyget kontrolleras på besiktningstationen, men utförandet av mätningarna övervakas knappt alls. Just nu görs utsläppsmätningar av verkstäder som också utför utsläppsmanipulation. Ett annat hinder när man försöker upptäcka utsläppsmanipulation är att verktyg för att lösgöra eller demontera komponenter inte får användas vid periodisk besiktning enligt Transport- och kommunikationsverkets föreskrift och besiktningdirektivet. Anordningar som används för utsläppsmanipulation är ofta väl dolda i fordonets konstruktioner eller styrda med mjukvara, vilket gör dem svåra att upptäcka. I denna proposition behandlas emellertid inte periodisk besiktning och upptäckandet av utsläppsmanipulation närmare eftersom avsikten är att nya bestämmelser om mätning av utsläppsmanipulationer ska tas in i besiktningdirektivet i samband med EU:s trafiksäkerhetspaket.

Utsläpp manipuleras av flera olika anledningar, för fordonsägarens del ofta för att minska kostnaderna. Bland ekonomiska aktörer är orsakerna i princip kopplade till affärsmässiga grunder. Kostnader kan sparas in på bekostnad av miljön när man 1) inte underhåller och reparerar utrustning för efterbehandling av avgaser, 2) låter bli att använda tillsatsämnet AdBlue i dieselmotorer, 3) lyckas minska bränsleförbrukningen.

En aktör som kör ett utsläppsmanipulerat fordon har en betydande konkurrensfördel i förhållande till aktörer som följer lagen. Enligt beräkningar som Transport- och kommunikationsverket låtit göra är den ekonomiska vinningen per tungt fordon på årsnivå uppskattningsvis i medeltal 3 000–8 000 euro beroende på fordonet eller fordonskombinationen. Att återställa ett fordon genom att avlägsna de förbjudna ändringarna innebär ofta att systemet måste förnyas helt, vilket uppskattningsvis kostar i medeltal 15 000–20 000 euro. Beräkningarna är baserade på de

uppskattade genomsnittliga underhålls- och reparationskostnaderna och de årliga genomsnittliga körprestationerna. Utsläppsmanipulationer och ändringar i motorkontrollen kan skada motorn, kraftöverföringen och utrustningen för avgasefterbehandling. Till följd av detta kan fordonet i fortsättningen orsaka större reglerade utsläpp även om ändringarna i motorkontrollen repareras. Det kan också krävas större reparationer för att återställa ett fordon.

Kommunikationsministeriets bedömningspromemoria om utsläppsmanipulation av fordon i Finland var på remiss mellan den 1 december 2020 och den 1 februari 2021. Enligt remissvaren är manipulation av utsläpp från fordon en relativt vanlig verksamhet i Finland. Det finns tiotals aktörer som marknadsför ändring av motorns programvara och utsläppsmanipulation t.ex. i tidningar, i sociala medier och på webbplatser. Produkter marknadsförs exempelvis som ”optimering” med ekonomiska argument eller med miljövänlighet eller frigöring av fordonets verkliga prestanda som motiv. En del av aktörerna avmonterar anordningar för avgasefterbehandling som är i behov av service. Vissa aktörer försöker kringgå sitt eget ansvar genom att nämna att fordonet inte lämpar sig för vägtrafik, trots att det är uppenbart och parterna känner till att fordonet används i vägtrafik.

Utsläppsmanipulation ökar i synnerhet mängden lokala utsläpp från fordonet. Lokala utsläpp är framför allt kväveoxider (NOx) och partikelutsläpp (PM). De skadar människors hälsa och kan förvärra vissa hjärt- och andningssjukdomar. Enligt Finlands miljöcentral orsakar lokala utsläpp i Finland årligen hundratals förtida dödsfall och ekonomiska förluster på åtminstone tiotals miljoner euro på grund av ökad sjuklighet (Finlands miljöcentral (på finska): https://www.syke.fi/fi-FI/Tutkimus_kehittaminen/Tutkimus_ja_kehittamishankkeet/Hankkeet/Paastojen_alueellinen_skenaariomallinnus_FRES/Hiukkasten_terveysvaikutukset). Utsläppsmanipulation leder också till ökade avgasutsläpp som är skadliga för miljön. Utsläppsmanipulation medför betydande miljöölagenheter. Som exempel: ifall 20 procent av bilarna skulle vara manipulerade och deras partikel- och kväveoxidutsläpp skulle vara tiofaldiga, skulle de sammanlagda utsläppen från trafiken vara 2,8 gånger så stora som utan manipulering.

2.2.2 Bestämmelser

I den gällande fordonslagen finns flera bestämmelser som tangerar utsläppsmanipulation, även om lagen inte uttryckligen nämner utsläppsmanipulation. Dessa bestämmelser finns i 2 § 43 punkten, 6 §, 7 §, 143 §, 165 §, 189 § 6 punkten, 193 §, 194 §, 195 §, 198 § och 200 §.

Utsläppsmanipulation kan anses vara förbjudet med stöd av 7 § och 189 § 6 punkten i den gällande fordonslagen. Enligt 7 § i fordonslagen får ett fordon som används i trafik inte repareras, ändras eller förses med tilläggsanordningar så att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Ett fordon får inte heller tillåtas bli ändrat så att det inte längre uppfyller dessa krav. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som fordonets ålder och naturliga slitage medför får inte heller öka mer än i ringa omfattning. Utsläppsmanipulation kan betraktas som verksamhet som strider mot 7 § i fordonslagen. Bestämmelsen innebär t.ex. att ingen obligatorisk del som ursprungligen hörde till fordonet och som rör säkerhet eller miljöegenskaper får avlägsnas från fordonet, och att

dessa delars funktion inte avsevärt får försvagas. Anordningar och metoder som används vid utsläppsmanipulation innebär i praktiken att fordonet inte uppfyller kraven i 7 § i fordonslagen.

Utgångspunkten är att ett fordon som ändras ska genomgå ändringsbesiktning. Enligt 143 § i fordonslagen ska ett motordrivet fordon godkännas vid ändringsbesiktning innan det används i trafik om fordonets konstruktion har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets säkerhet eller utsläpp. När det gäller utsläppsmanipulation är problemet att fordonets förare, ägare eller innehavare inte följer lagen och inte för fordonet till ändringsbesiktning.

I 189 § 6 punkten i fordonslagen föreskrivs det om påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer. Enligt den kan en ekonomisk aktör åläggas att betala en påföljdsavgift om aktören uppsåtligt eller av oaktsamhet ändrar ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning så att de efter ändringen inte längre uppfyller kraven för deras angivna användningsändamål eller de krav som följer av rimligen förutsebara användningsförhållanden. En ekonomisk aktör får alltså inte ändra ett fordon genom att exempelvis montera utsläppsmanipulationsanordningar eller installera motsvarande mjukvara. I 193 § finns bestämmelser om påförande av påföljdsavgift och avgiftens storlek. Enligt den paragrafen påför Transport- och kommunikationsverket den påföljdsavgift som avses i 189 §. Transport- och kommunikationsverket är den myndighet som är behörig att övervaka de ekonomiska aktörerna. Begreppet ekonomisk aktör definieras i 2 § 43 punkten. Med ekonomisk aktör avses tillverkaren, tillverkarens representant, importören eller distributören av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning. Företag som erbjuder tjänster för utsläppsmanipulation är distributörer enligt definitionen.

I 6 § i fordonslagen finns bestämmelser om försäljning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och utrustning. Huvudregeln är att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som säljs, registreras eller tas i bruk ska uppfylla de krav som ställs på dem i lagstiftningen. I princip ska alltså också system för avgasefterbehandling överensstämma med kraven, och de får inte manipuleras så att de strider mot kraven ens efter att fordonet tagits i bruk. I praktiken möjliggör fordonslagets gällande 6 § 3 mom. försäljning av produkter och tjänster som är kopplade till utsläppsmanipulation. Enligt den bestämmelsen gäller förbudet mot försäljning, överlåtelse och saluföring enligt 6 § 1 och 2 mom. inte fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som på grund av slitage eller av någon annan orsak är odugliga för det ursprungliga ändamålet, om detta anges synligt genom en anteckning på de fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter och delar eller den utrustning som saluförs eller på deras förpackningar eller om det annars klart framgår att ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning säljs som skrot eller för något annat ändamål än för att som sådana användas i trafik. I praktiken kringgås förbudet att sälja produkter och tjänster med koppling till utsläppsmanipulation genom att "Får inte användas i vägtrafik" eller "Fordonet måste ändringsbesiktas" nämns i samband med både försäljning och montering.

Fordonsförseelse enligt 194 § i fordonslagen kommer i fråga som påföljd vid utsläppsmanipulation av tunga fordon, och straffet är böter. Enligt den bestämmelsen ska den som i egenskap av ansvarig för fordonets skick, registrering eller besiktning enligt 12 § uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot de förbud att manipulera system där förbrukningsbart reagens används

eller att köra fordon utan förbrukningsbart reagens som föreskrivs i artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fordonsförseelse dömas till böter.

Dessutom kan ett fordon som strider mot kraven med stöd av 198 § i fordonslagen beläggas med körförbud och med stöd av 200 § i fordonslagen föreläggas kontrollbesiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Den största ekonomiska följden i det fallet föranleds av att manipulationerna ska åtgärdas före kontrollbesiktningen. Fordonets ägare, förare eller innehavare kan dömas till böter för fordonsförseelse. Endast fysiska personer kan dömas till böter, eftersom det inte finns någon särskild bestämmelse som gör det möjligt att döma en juridisk person till samfundsbot enligt 9 kap. i strafflagen för en fordonsförseelse. Påföljden kan alltså inte påföras exempelvis ett transportföretag som bedriver tillståndspliktig transportservice och som med hjälp av utsläppsmanipulation uppnår en konkurrensfördel i sin affärsverksamhet. Dagsböter är också ett litet straff i förhållande till den ekonomiska vinning som eftersträvas i sådan yrkesmässig verksamhet. I praktiken är risken att åka fast för manipulation närmast obefintlig, och straffen har inte den avskräckande effekt som behövs för att förebygga förseelser.

Som det beskrivs ovan är det mycket utmanande att övervaka utsläppsmanipulation. Förutom vid periodiska besiktningar upptäcks utsläppsmanipulation vid tekniska vägkontroller av fordon, som regleras i 7 kap. i fordonslagen. Enligt 165 § i den lagen kontrolleras vid tekniska vägkontroller i den omfattning som fordonskontrollanten anser det vara ändamålsenligt, i fråga om fordon som använts på väg eller på andra platser, fordonets skick till den del det påverkar trafiksäkerheten och miljön, samt de uppgifter om fordonet som antecknats i registret. Enligt 169 § i fordonslagen utför polisen i Finland vägkontroller med fokus på fordonens tekniska skick. Även Gränsbevakningsväsendet och Tullen utför i viss mån tillsyn över fordonens tekniska skick. Även om polisens kompetens och den utrustning som används för att upptäcka manipulation av tunga fordon har förbättrats under de senaste åren krävs det ny utrustning och utbildning för att utsläppsmanipulation ska kunna identifieras bättre, eftersom manipulation utförs på många olika sätt och är komplicerat att utreda. De påföljder som påförs för utsläppsmanipulation vid vägkontroller är dessutom i dag mycket små i förhållande till vinningen.

I den gällande fordonslagen finns inga uttryckliga bestämmelser om utsläppsmanipulation. Manipulation som utförts av ekonomiska aktörer, alltså även företag som erbjuder tjänster för utsläppsmanipulation, kan tolkas som sådan ändring av ett fordon som är förbjuden enligt fordonslagen. Med stöd av de ovannämnda bestämmelserna i den gällande fordonslagen kan utsläppsmanipulation redan nu anses vara förbjudet, men trots det utförs sådana ingrepp medvetet och med olika motiv. Tjänster för utsläppsmanipulation av fordon marknadsförs öppet och professionellt.

Den gällande lagstiftningen förefaller alltså förbjuda utsläppsmanipulation av fordon, men den tolkningen är inte helt entydig. Tolkningen försvåras av att utsläppsmanipulation inte uttryckligen nämns i den gällande fordonslagen eller regeringens proposition om den (RP 177/2020 rd).

Det står emellertid klart att fordonslagen innehåller bestämmelser som är tillämpliga på utsläppsmanipulation, enligt vad som beskrivs ovan. Rättsläget kan för närvarande anses vara oklart. Eftersom det är fråga om straffbar verksamhet ska bestämmelserna vara exakta och bestämmelserna om påföljder förutsägbara. Det finns skäl att klarlägga och förtydliga rättsläget. Genom fordonslagen bör tillräckligt effektiva medel införas för att eliminera utsläppsmanipulation. Att manipulera utsläpp från fordon så att de tillåtna utsläppsvärdena överskrids i syfte att uppnå ekonomisk vinning eller förbättra fordonets prestanda är klandervärd, och det finns ett tungt vägande samhälleligt behov av att påföra påföljder för sådan verksamhet på grunder som är godtagbara i ljuset av de grundläggande fri- och rättigheterna. Dessutom bör rättsläget klarläggas när det gäller tillsynsmyndigheterna. I det här sammanhanget är de viktigaste myndigheterna polisen och Transport- och kommunikationsverket. Polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen övervakar fordonens skick och trafikduglighet, och Transport- och kommunikationsverket övervakar de ekonomiska aktörerna.

2.3 Främjande av automatisering

Främjandet av automatiseringen av transporter är enligt statsrådets principbeslut (LVM/2921/137) ett av de viktigaste sätten att påverka att framtidens transporter är säkrare, effektivare och hållbarare än i dagsläget. Automatiseringsutvecklingen är en del av den digitala omställningen som påverkar den övergripande utvecklingen av transportsystemet. Finlands mål är att vara ett av de ledande länderna inom digitaliseringsutvecklingen, och samma mål gäller också utvecklingen av automatisering inom transportsektorn. I enlighet med riktlinjerna i statsrådets principbeslut ska automatiseringen utvecklas så att ett människocentrerat perspektiv särskilt beaktas, satsningar görs på att utnyttja information och en progressiv reglering säkerställs.

Den fordonstekniska regleringen framskrider för närvarande relativt snabbt i Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa UNECE och i EU. I fråga om trafikregler som bestäms nationellt skedde en betydande förändring som gäller Wienkonventionen för vägtrafik då kravet på en mänsklig förare framöver kan uppfyllas även genom ett automatiserat körsystem. I stor skala är detta en betydande principiell ändring när det gäller vem som ansvarar för att ett fordon framförs i enlighet med trafikreglerna. Dessa vittgående frågor utreds fortfarande både i Finland och på internationell nivå. Inledningsvis är det viktigast att möjliggöra automatiseringstestning utan mänskliga förare i Finland. Även vid testning är det viktigaste att garantera trafiksäkerheten, vilket är syftet med de föreslagna ändringarna.

2.3.1 Lätta automatiserade fordon för godstransport

Långsamma fordon med låg effekt som transporterar gods är tillåtna också för närvarande enligt tolkningen av 1 § 6 mom. i fordonslagen. De har betraktats som förflyttningshjälpmiddel som ersätter förflyttning till fots, vilket innebär att fordonslagen inte gäller dem. Tolkningen att de får köra på gångbanan baseras på samma grund. I fortsättningen är det sannolikt att även andra ”maskiner som kör av sig själva” kommer att tas i bruk. Därför behöver de här maskinernas karaktär som fordon klarläggas. Lätta fordon för godstransport är oftast fjärrstyrda och färdas med hjälp av ett automatiserat körsystem. De kan transportera lätt last såsom matbeställningar från restauranger eller detaljhandeln.

2.3.2 Utveckling av förfarandet med provnummerintyg

I fordonslagen finns bestämmelser bl.a. om godkännande av fordon och fordonskombinationer för trafik på allmän väg och om registrering av dem. En allmän grundförutsättning är enligt 3 § i fordonslagen att ett fordon och en fordonskombination ska lämpa sig för trafik och ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att de är säkra.

I 116 § i fordonslagen föreskrivs det om möjligheten för Transport- och kommunikationsverket att bevilja ett affärsföretag, en inrättning eller någon annan sammanslutning som tillverkar, säljer, utrustar eller reparerar fordon eller som utövar transportverksamhet eller som bedriver forskning som gäller fordon ett provnummerintyg för högst ett år. Det är ett undantagsförfarande som ger rätt att tillfälligt på väg och på andra platser med provnummerskyltar använda ett fordon som inte registrerats första gången i Finland eller som avställt i Finland. Förfarandet har gamla anor och har gjort det möjligt att bl.a. tillfälligt använda fordon som avförts från registret för användning i trafik samt bedriva tidig produktutveckling med fordon som inte är typgodkända. Förfarandet har fungerat bra för sådana fordon och behöver inte ändras.

Experimentell testning av fordon som utnyttjar den ökande automatiseringen har också gjorts med provnummerintyg som utfärdats med stöd av 116 § och med de provnummerskyltar som är kopplade till intyget och som fästs på fordonet. Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett provnummerintyg för ett affärsföretag, en inrättning eller någon annan sammanslutning som bedriver forsknings- och utvecklingsverksamhet när det är fråga om försök som hänför sig till forskning eller produktutveckling i fråga om fordonet eller dess anordningar och som anknyter direkt till den verksamhet som bedrivs av innehavaren av intyget.

Finland har en relativt tillåtande lagstiftning i fråga om automatisering. Det finns inga bestämmelser som förhindrar experimentell testning på allmänna vägar eller användning av fordon som motsvarar det aktuella utvecklingsskedet inom automatiserad vägtrafik. Lagen tillåter t.ex. att ett fordon styrs utifrån. I Finland har automatiska fordon testats i olika projekt redan i flera års tid. Det första försöket med automatiserad körning på allmän väg gjordes 2016. Försök har genomförts bl.a. i Helsingfors, Esbo, Tavastehus, Tammerfors och Norra Finland.

Tills vidare har de test med automatiserad körning som genomförts i Finland varit forskningsförsök som gällt utveckling av automatiserad fordonsteknik och dess funktion. De första gångerna testades automatiserad körning med s.k. minibussar som inte var typgodkända och helt saknade traditionella styranordningar. Fordonen framfördes på förhandsbestämda rutter, och en s.k. säkerhetsförare ingrep endast i undantagssituationer. Den här typen av testning har fortsatt och utvidgats i liten skala till en del av kollektivtrafiken i städerna. En annan inriktning inom testning av automatiserad körning har varit typgodkända personbilar som försetts med ny teknik. Denna forskning har varit inriktad på fordonens och fordonsteknikens funktion i finska vinterförhållanden. Ett tredje område inom testning av automatiserad körning har varit olika robotfordon som påminner om motoriserade arbetsmaskiner och tar sig fram automatiskt. Denna forskning har fokuserat på de automatiserade fordonens lämplighet för bl.a. godstransport eller vägunderhåll. Föraren har inte suttit inne i fordonet utan gått bredvid det och endast ingripit i styrningen när det har behövts.

I de tester som beskrivs ovan har alltid en förare med den kör rätt som krävs för att framföra fordonet varit närvarande. Det finns inga bestämmelser om förarens plats, och i Finland har föraren alltså kunnat befinna sig antingen inne i fordonet eller utanför det. Tills vidare har föraren oftast befunnit sig inne i fordonet, men i synnerhet vid testning av robotfordon som tar sig fram automatiskt har föraren befunnit sig utanför fordonet.

I och med att Wienkonventionen om vägtrafik ändrades är det också möjligt att använda fordon där ett automatiserat körsystem sköter fordonets dynamiska köruppgifter utan mänsklig förare. Man kan alltså förmoda att omfattningen och mångfalden av automatiseringsrelaterad testning kommer att öka, och därför behövs preciserade förfaranden för trygg testning av automatiserade fordon, i synnerhet för att säkerställa Transport- och kommunikationsverkets rätt att få de uppgifter som behövs för att kunna utvärdera ett försök eller ett test. Finland vill vara en pionjär inom automatiseringsutvecklingen, möjliggöra användningen av sådana fordon och klarlägga lagstiftningen där det behövs.

2.3.3 Försök och vederlag

Fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning får enligt 5 § i fordonslagen inte användas i trafik om de inte har godkänts för trafik på behörigt sätt. Det finns flera olika processer för att godkänna ett fordon för trafik, bl.a. EU-typgodkännande, nationellt typgodkännande av små serier, enskilt godkännande, ändringsbesiktning och registreringsbesiktning. Dessutom kan vissa fordon godkännas bl.a. om de påställs och överensstämmer med kraven eller är utrustade med förflyttningmärken. Villkoren är striktast för EU-typgodkännande, men godkännandet gäller hela fordonstypen och inom hela EU. Ändringsbesiktning gäller i sin tur endast ett enskilt fordon.

I 17 § 1 mom. i lagen om transportservice (320/2017) förutsätts det att innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller registreringspliktiga tjänsteleverantörer inom godstransport ser till att de motordrivna fordon som de använder i trafik är registrerade i trafik- och transportregistret och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonens användningsändamål. Utan anmälning till registret får ett fordon inte användas för att erbjuda tjänster mot vederlag, t.ex. taxiresor eller godstransport.

Fordon med automatiserade körsystem som används i trafik med stöd av ett provnummerintyg har inte godkänts på det ovan beskrivna sättet, och kan alltså inte registreras i trafik- och transportregistret. Det innebär att automatiserade fordon som trafikerar med provnummerintyg enligt gällande lagstiftning inte får användas för att erbjuda tjänster mot vederlag. Därför handlar de aktuella försöken endast om teknisk testning.

2.3.4 Möjlighet att avvika från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

De automatiserade minibussar som utgör spjutspetsen inom automatiseringen av vägtrafiken passar dåligt in i de nuvarande fordonskategorierna eftersom de har färre kundplatser än bussar har, samtidigt som en del platser kan vara ståplatser, vilket betyder att fordonen inte heller är personbilar. Sommaren 2022 antog EU-kommissionen en genomförandeförordning om typgod-

kännande av sådana fordon (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körssystem i helautomatiserade fordon). Den tillämpas på nya typgodkännanden av helautomatiserade bilar från och med den 6 juli 2022 och på ibruktaganden från och med den 7 juli 2024. Kommissionen bereder också en ändring av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem för att möjliggöra typgodkännande av små serier av automatiserade fordon med undantag som utformats i synnerhet med tanke på små automatiserade bussar, t.ex. när det gäller krocktestkrav för bilar som färdas under 30 km/h. Förslaget väntas bli klart i slutet av 2022.

Det kommer dock att dröja några år innan bestämmelserna har någon effekt i praktiken. Särskilt när det gäller det egentliga EU-typgodkännandet ska utvecklingen av fordonet vara på slutrakan när det är dags för typgodkännande, och därför väntas inget stort antal EU-typgodkännanden av sådana fordon inom en nära framtid. På grund av det här, för att inget ska bromsa utvecklingen i Finland, behövs en nationell lösning för övergångsperioden för ett begränsat antal fordon avsedda för automatiserad kollektivtrafik.

2.3.5 Efterlevnad av trafikreglerna och ansvarsfrågor

Enligt definitionerna i vägtrafiklagen (729/2018) avses med vägtrafikant den som befinner sig på en väg eller som för ett fordon eller en spårvagn som befinner sig på en väg. Wienkonventionen om vägtrafik har genomförts genom vägtrafiklagen. Trots att den ändring som beskrivs i avsnitt 1.1.2 nyligen gjordes i Wienkonventionen om vägtrafik ändrades inte förarens talrika skyldigheter enligt konventionen. Just nu utarbetas ett nytt bindande internationellt avtalsinstrument där människans roller och anslutande skyldigheter vid användning av fordon med automatiserat körssystem torde avgöras på internationell nivå, men arbetet kommer sannolikt att ta flera år. Wienkonventionen om vägtrafik reglerar inte ansvarsfrågor, utan de avgörs på nationell nivå.

I vägtrafiklagen framgår förarens ansvar av principerna för vägtrafik i 2 kap., där en särskilt viktig bestämmelse med tanke på automatisering är kravet i 3 § 1 mom. om att vägtrafikanter för undvikande av fara och skada ska följa trafikreglerna och iaktta den omsorg och försiktighet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Det föreslås inga ändringar i vägtrafiklagen varken när det gäller dessa principer eller förarens ansvar i övrigt. Det är fråga om en stor principiell förändring som för närvarande behandlas i en nationell arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet.

I denna proposition behandlas bara en liten och avgränsad del av de många aspekterna kring automatiserad trafik. Exempelvis lätta automatiserade fordon för godstransport och automatiserade fordon som används för att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster, såsom automatiserade minibusar, fjärrstyrs eller fjärrkontrolleras på något sätt. Då är det operatören som i första hand ansvarar för att fordonet följer trafikreglerna, och operatören ansvarar även för skador som eventuellt uppkommer till följd av att reglerna inte följs. I framtiden kan även fordon med ett automatiserat körssystem som inte fjärrstyrs komma att testas med provnummerintyg. Det företag eller den sammanslutning som genomför försöken ansvarar självfallet även då för skador som eventuellt uppkommer till följd av försöken. Det finns skäl att gå igenom ansvarsfrågorna

i samband med processen för beviljande av provnummerintyg. Vidare finns det skäl att notera att trafikförsäkringsskyldigheten också gäller fordon med provskyltar.

2.4 Uppgifter om förbrukning vid körning

I genomförandeförordningen (EU) 2021/392 fastställs regler för förfaranden som medlemsstaterna och tillverkarna ska följa när de övervakar uppgifter om koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon samt uppgifter om de här fordonens koldioxidutsläpp och bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning och rapporterar dem.

Enligt genomförandeförordningen ska medlemsstaterna samla in uppgifter om bränsle- och energiförbrukningen vid verklig körning som en del av de periodiska provningarna av fordon enligt provningsdirektivet. Uppgifter från verklig körning ska avläsas med en anordning som ansluts till det elektroniska fordonsgränssnittet, exempelvis en OBD-scanner. Den anordning som används ska kunna avläsa de uppgifter som registrerats av ombordutrustningen för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen (On-Board Fuel Consumption Measurement dvs. OBFCM-utrustning).

Insamlingen av uppgifter ska inledas senast den 20 maj 2023 och gäller personbilar och lätta nyttofordon registrerade den 1 januari 2021 eller senare. Medlemsstaterna får också rapportera uppgifter tidigare. Även fordonstillverkarna ska samla in uppgifter från verklig körning för nya personbilar och lätta nyttofordon som registrerats den 1 januari 2021 eller senare. Fordonsägaren får uttryckligen vägra att göra uppgifterna tillgängliga.

Tillverkarna och medlemsstaterna ska från och med 2022 rapportera de uppgifter från verklig körning som samlats in under det föregående kalenderåret till kommissionen och Europeiska miljöbyrån med hjälp av de förfaranden för dataöverföring som tillhandahålls av miljöbyrån. Om inga sådana uppgifter finns tillgängliga ska en anmälan om detta, inklusive skälen till att uppgifterna inte är tillgängliga, laddas upp till det centrala dataarkivet.

Kommissionen offentliggör varje år i anonymiserad och sammanställd form ett sammandrag av fordonens genomsnittliga bränsle- och/eller energiförbrukning, koldioxidutsläpp och avvikelser från fordonens gränsvärden. Sammandraget offentliggörs från och med december 2022.

2.5 Drivkraftsändringar

Enligt 7 § i den gällande fordonslagen får, om inte något annat föreskrivs nedan, ett fordon som används i trafik inte repareras, ändras eller förses med tilläggsanordningar så att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibrucktagandet eller därefter. Ett fordon får inte heller tillåtas bli ändrat så att det inte längre uppfyller dessa krav. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som fordonets ålder och naturliga slitage medför får inte heller öka mer än i ringa omfattning. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska kraven för reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordons konstruktion och om de utredningar som krävs i fråga om dem samt om sådana smärre undantag och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighets skäl vid påvisande av i 139 och 144 § avsedd överensstämmelse med kraven och i fråga om kraven. De risker för

säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen och de alternativa kraven medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

Enligt 16 § 1–2 mom. i fordonslagen får ett fordons energiförbrukning och växthusgasutsläpp samt faktorer som har skadliga miljökonsekvenser inte onödigt avvika från motsvarande konsekvenser som orsakas av fordon som uppfyller vad som var den allmänna tekniska nivån vid den tidpunkt då fordonet tillverkades, eller onödigt medföra risker för hälsan eller miljön. Fordon som på grund av ett byte av drivkraft eller byte av bränsletyp har ändrats efter det att de togs i bruk första gången ska omfattas av kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser endast till den del ändringen kan inverka på huruvida fordonet genom den nya drivkraften eller bränsletypen uppfyller de gränsvärden som gällde då fordonet först togs i bruk. Vid fastställandet av det gränsvärde som gällde vid tidpunkten för det första ibruktage beaktas fordonets naturliga slitage i enlighet med 7 § 1 mom. Enligt 16 § 5 mom. i fordonslagen meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om de gränsvärden för buller och utsläpp som ska tillämpas vid godkännande av fordon.

I 143 § i fordonslagen finns bestämmelser om ändringsbesiktningsskyldighet. Enligt 1 mom. ska ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn innan det används i trafik godkännas vid ändringsbesiktning bl.a. om fordonets konstruktion har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets säkerhet eller utsläpp eller om fordonets konstruktion eller användningssyfte har ändrats och ändringen har väsentlig inverkan på de uppgifter som antecknas i registret. Med stöd av 3 mom. i samma paragraf får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda ändringar som förutsätter ändringsbesiktning samt om sådana smärre ändringar som inte förutsätter ändringsbesiktning.

Med stöd av 7, 16, 143 och 144 § i fordonslagen har Transport- och kommunikationsverket meddelat närmare föreskrifter om ändring av drivkraften för bilar och fordon i kategori L. I fråga om bilar har föreskrifter meddelats om konvertering av bilar till etanol-, el- och gasdrift. Föreskrifterna innehåller krav på hur konverteringar ska genomföras och överensstämmelsen visas. I kraven beaktas i enlighet med 7 och 16 § i fordonslagen motsvarande miljökonsekvenser som orsakas av fordon som uppfyller vad som var den allmänna tekniska nivån vid den tidpunkt då fordonet tillverkades eller togs i bruk. Det här har inneburit bl.a. att utsläppen visas vid en kontroll som görs i samband med en ändringsbesiktning och som motsvarar utsläppsmätningen vid den periodiska besiktningen med de gränsvärden som på basis av tidpunkten då fordonet togs i bruk ska tillämpas, när man på det sättet i tillräcklig utsträckning har kunnat säkerställa att fordonet motsvarar andra lika gamla fordon i fråga om miljökonsekvenserna. För nyare bilar har man i praktiken förutsatt att det visas att de utsläppskrav som tillämpas vid godkännande av nya bilar uppfylls, om ändringen kan påverka uppfyllandet av de gränsvärden som motsvarar tidpunkten för det första ibruktage med en ny drivkraft eller ett nytt bränsle. I praktiken betyder detta att ett fordon som drivs med förbränningsmotor ändras så att ett annat bränsle används. Däremot har man inte förutsatt att utsläppen visas om en bil med förbränningsmotor konverteras till eldrift, eftersom man då vet att fordonets utsläpp vid körning minskar.

2.6 Andra korrigeringar

Registreringsintyg

Enligt 96 § i den gällande fordonslagen utfärdas del I av registreringsintyget i samband med registreringsanmälan endast till ägare eller innehavare av sådana fordon och släpvagnar vars största tillåtna massa i vägtrafiken överstiger 3 500 kilogram. Sådana fordon är i praktiken fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄ samt motsvarande äldre fordonskategorier. För närvarande finns inga motsvarande bestämmelser om andra fordon, och den nytta som eftersträvas med lagen anses inte kunna uppnås genom bestämmelsen, i synnerhet med hänsyn till miljöaspekterna och de elektroniska tjänsternas utveckling och spridning. Syftet med den gällande bestämmelsen har i första hand varit att förenkla förfarandet för yrkestrafiken, men i och med att e-tjänsterna har utvecklats har behovet av bestämmelsen minskat och det är inte ändamålsenligt att fortsätta med den automatiska utskriftsverksamheten, i synnerhet inte med tanke på de negativa miljökonsekvenserna.

Militärfordon

Den fordonslag (1090/2002) som gällde före reformen 2021 och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdades med stöd av den tillämpades också på militärfordon. Försvarsministeriet fick genom förordning föreskriva om undantag från fordonslagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Dessutom fick Huvudstaben meddela föreskrifter som avvek från Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

När reformen av fordonslagen inleddes konstaterades det i riksdagens behandling av reformen att systematiken i fordonslagen ändrades till den grad att försvarsministeriets tidigare bemyndigande att utfärda förordning inte längre var lagtekniskt möjligt i fordonslagen. På framställning av försvarsministeriet ansåg riksdagens kommunikationsutskott i sitt betänkande (KoUB 19/2020 rd) att det behövdes en särskild lag om militärfordon. Paragraferna om definition av militärfordon, undantag som gäller militärfordon, militärfordonsregister och andra staters militärfordon ströks ur förslaget till fordonslag. I lagförslaget ingick en övergångsbestämmelse enligt vilken försvarsministeriets bestämmelser på förordningsnivå om militärfordon förblir i kraft tills något annat föreskrivs eller bestäms. Försvarsministeriet bedömde att användningen av militärfordon och försvarsmaktens verksamhet kan fortsätta utan problem på basis av bestämmelserna på lägre nivå tills lagen om militärfordon träder i kraft. Kommunikationsutskottet ansåg det vara nödvändigt att försvarsministeriet så snart som möjligt inleder beredningen av lagstiftningen om militärfordon i samarbete med kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Försvarsministeriets arbetsgrupp för beredning av militärfordonslagen inledde sin verksamhet våren 2021. Arbetsgruppens uppgift var att utreda nuläget i fråga om bestämmelserna om Försvarsmaktens militärfordon och bereda ett förslag till reform av regleringen. Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket har deltagit i arbetsgruppens arbete. Arbetsgruppen har berett ett förslag till ny lagstiftning om militärfordon. Både förslaget till fordonslag och det förslag till ny lag om militärfordon som beretts vid försvarsministeriet avses behandlas i riksdagen hösten 2022. Avsikten är att i denna proposition beakta de ändringar som behöver göras i fordonslagen med anledning av det förslag som försvarsministeriet bereder. De

aktuella ändringarna tydliggör de gällande bestämmelser i fordonslagen som tillämpas på försvarsministeriets fordon.

Räddningsbil

Räddningsbil definieras i 30 § 1 mom. i fordonslagen. En räddningsbil är ett för räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Som räddningsbil betraktas också andra fordon i kategori M eller N som innehas av en kommun eller samkommuns räddningsverk eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av Räddningsinstitutet eller av en flygplatsoperatör och som används uteslutande för uppgifter inom räddningsväsendet. Också maskariner som ägs av en brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren betraktas som räddningsbilar. Räddningsbilar ska vara lämpliga för räddningsväsendets bruk.

I reformen av räddningsväsendet överförs ordnandet av räddningsväsendet den 1 januari 2023 från kommunerna till välfärdsområdena, 22 räddningsverk som drivs av kommuner och samkommuner läggs ner och välfärdsområdena inrättar egna myndighetsorganisationer. Räddningsverken sköter även i fortsättningen de praktiska räddningsuppgifterna inom sitt område. Utöver räddningsverksamheten kan räddningsverken sköta uppdrag i anslutning till första insatsen och den prehospitala akutsjukvården om välfärdsområdet bestämmer det. Enligt införelagelagen överförs lös egendom som används av det kommunala räddningsväsendet, även räddningsbilar, till välfärdsområdet den 1 januari 2023.

I regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagstiftningen om social- och hälsovården och räddningsväsendet samt av vissa andra lagar med anledning av lagstiftningen om inrättande av välfärdsområden och om en reform av ordnandet av social- och hälsovården och räddningsväsendet (RP 56/2921 rd) föreslogs det ändringar med anledning av inrättandet av välfärdsområden och reformen av ordnandet av social- och hälsovården och räddningsväsendet. I det sammanhanget lade man inte märke till att 30 § 1 mom. i fordonslagen behöver ändras så att som räddningsbil betraktas också andra fordon i kategori M eller N som innehas av ett välfärdsområdes räddningsverk och som används uteslutande för uppgifter inom räddningsväsendet.

Elektroniskt intyg om överensstämmelse

Typgodkännande är för tillverkaren av ett fordon eller en fordonskomponent det säkraste sättet att försäkra sig om att produkten duger för användning i vägtrafik. Systemet med EU-typgodkännande ålägger tillverkarna att tillverka sina fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter enligt en av EU godkänd typ. Fordonstillverkaren måste intyga detta genom att ge varje fordon ett intyg om överensstämmelse. Alla fordon med ett gällande intyg om överensstämmelse får tillhandahållas på marknaden och registreras för användning i unionen.

Enligt artikel 37 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ska tillverkaren från och med den 5 juli 2026 göra intyget om överensstämmelse tillgängligt för den godkännandemyndighet som beviljat helfordonstypgodkännandet i form av strukturerade data i elektroniskt format. Samtidigt undantas tillverkaren enligt artikel 36.2 i ramförordningen från och med den 5

juli 2026 från skyldigheten att utfärda ett intyg om överensstämmelse på papper som ska åtfölja varje fordon, om informationen görs tillgänglig i elektroniskt format. Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ålägger också medlemsstaterna att fastställa hur deras datanät ska organiseras och struktureras för att möjliggöra datamottagning av intygen om överensstämmelse i form av strukturerade data i elektroniskt format från och med den 1 september 2025.

Bestämmelser om besiktning och användning av utländska fordon

I 5 kap. i fordonslagen finns bestämmelser om användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland. När fordonslagen (82/2021) stiftades upphävdes statsrådets förordning om registrering av fordon (893/2007), och de viktigaste bestämmelserna som hör till området för lagstiftningen togs in i fordonslagen. Bestämmelserna om användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland flyttades från statsrådets förordning till ett nytt 5 kap.

I 6 kap. i fordonslagen finns bestämmelser om besiktning av fordon. De olika besiktningsslagen är registreringsbesiktning, periodisk besiktning, ändringsbesiktning, kontrollbesiktning och kopplingsbesiktning. I kapitlet föreskrivs det för varje besiktningsslag om besiktningsskyldighet, besiktningens innehåll och om godkännande eller underkännande av fordon vid besiktning. Det föreskrivs också bl.a. om meddelande av körförbud vid periodisk besiktning. Fordonslagens bestämmelser om besiktning är delvis mångtydiga eller oklara, vilket i sin tur beror på den komplicerade och delvis bristfälliga struktureringen av hänvisningarna mellan de olika besiktningstyperna i 164 §, som har lett till att det inte finns materiella bestämmelser på lagnivå om alla besiktningsslag. Enligt 164 § i fordonslagen tillämpas på registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning 153, 156–158 och 162 §. Dessutom innehåller paragrafen avvikande bestämmelser om vissa besiktningsslag. Enligt paragrafen får dock registreringsbesiktning utföras trots det som föreskrivs i 153 §. På klassificeringen av fel och brister som upptäckts vid ändrings- och kopplingsbesiktning samt på godkännande och underkännande av fordon vid ändrings- och kopplingsbesiktning tillämpas vad som i 154 och 155 § föreskrivs om klassificering, godkännande och underkännande vid periodisk besiktning.

När fordonslagen stiftades gjordes många uppdateringar och lagtekniska ändringar i bestämmelserna om besiktning, men en del av de ändringar som gällde innehållet flyttades till ett separat projekt för slutföring av beredningen.

Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret

Bestämmelser om spärrmarkering finns i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och de certifikattjänster som tillhandahålls av Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata (661/2009). Enligt 36 § 1 mom. i den lagen ansöker man om spärrmarkering skriftligen eller på något annat bevisligt sätt hos Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata. En spärrmarkering som registreras i befolkningsdatasystemet uppdateras via ett programgränssnitt i Transport- och kommunikationsverkets register. Enligt lagen omfattar en spärrmarkering alltid uppgifterna om hemkommun, bostad, adress och andra kontaktuppgifter för den person som markeringen gäller.

I 231 § i lagen om transportservice finns bestämmelser om begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret. Lagen om transportservice ändrades genom lag 301/2018, då även begränsningarna av rätten att lämna ut uppgifter ändrades. I 3 mom. nämns att bestämmelser om behandling av uppgifter som omfattas av spärmarkering finns i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och de certifikattjänster som tillhandahålls av Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata (661/2009). I samband med lagändringen infogades en bestämmelse som när spärmarkeringar överförs till trafik- och transportregistret utsträcker begränsningen för utlämnande av uppgifter till att också omfatta fysiska personers namn. Enligt förarbetena till lagen (RP 145/2017 rd) har det ansetts behövt att utvidga spärmarkeringen till fysiska personers namn bl.a. för att det inte ska gå att utifrån ett fordonets registreringsnummer koppla fordonet till en ägare eller innehavare som har en spärmarkering.

3 Målsättning

3.1 Utsläppsmanipulation

Avsikten är att genom propositionen minska avgasutsläpp som är skadliga för både miljö och hälsa genom att förbjuda och införa påföljder för skadlig utsläppsmanipulation. Målet är att ingripa i företagsverksamhet där tjänster för utsläppsmanipulation erbjuds och med manipulerade fordon som används på vägarna. Avsikten är att med hjälp av de nya bestämmelserna ingripa i speditorsföretagens orättvisa konkurrenssituation i synnerhet i fråga om företag som uppnår betydande ekonomiska fördelar genom förbjuden utsläppsmanipulation och på det sättet påverkar speditorsmarknaden. Ett ytterligare mål är att förbjuda företag att erbjuda tjänster för utsläppsmanipulation och att förena förbudet med hot om en påföljdsavgift. Ett uttryckligt förbud och en påföljd behövs i lagen eftersom de berörda företagen i praktiken marknadsför sina tjänster öppet, och deras verksamhet för närvarande inte övervakas eller kontrolleras överhuvudtaget. Ett mål är därmed också att öka företagens ansvar för utsläppsmanipulationer och förebygga lagstridig verksamhet med hjälp av en ansevärd påföljdsavgift. Det behövs också påtagligare nya påföljdsbestämmelser för fordonets ägare och innehavare eftersom utsläppsmanipulation är en avsiktlig och klandervärd handling. Det är dock besvärligt att övervaka utsläppsmanipulation, och den förebyggande effekten talar därför för en kännbar påföljd.

3.2 Främjande av automatisering

Regeringens proposition har också som mål att främja automatiseringen av transportsektorn i enlighet med regeringsprogrammet och det principbeslut om främjande av automatisering av transporter som statsrådet godkände den 25 november 2021. Som det nämns i principbeslutet utvecklas automatiseringen för närvarande inom alla trafikformer, och den är en väsentlig del av ett fungerande trafiksystem i framtiden. Med hjälp av automatisering kan man uppnå många samhällsliga fördelar, såsom bättre trafiksäkerhet, minskade utsläpp och bättre tjänster. Den positiva utvecklingen sker dock inte av sig själv, utan den kräver bl.a. avancerad reglering och försöksmöjligheter som stöd. Vikten av försök och testning minskar inte heller i framtiden, utan framhävs snarare allt mer eftersom den kommande utvecklingen fortfarande är förknippad med många osäkra faktorer.

Automatiseringen är en global megatrend som i sig är oberoende av de åtgärder som vidtas i Finland. Finland har dock bättre förutsättningar än genomsnittet att dra nytta av digitaliseringen och skapa innovationer, konkurrenskraft och social välfärd med hjälp av den. Finland har därför redan länge strävat efter att vara ett ledande land inom digitalisering. Samtidigt är det viktigt att vi också fullt ut utnyttjar innovationer och teknik från andra delar av världen. Även ur det perspektivet är det viktigt att främja testning och försök.

Genom att satsa på automatiseringsutvecklingen kan man skapa förutsättningar för innovationer av finländska aktörer och öka företagets exportmöjligheter. Genom att utveckla verksamhetsmiljön och lagstiftningen och genom andra stödåtgärder skapas en grund för tillväxt och internationell konkurrenskraft. Finland har specialkompetens inom teknikutveckling och verksamhet i arktiska förhållanden. Det är viktigt att automatiseringstekniken i fordonen fungerar också i svåra förhållanden, och främjandet av försöks- och testningsverksamhet i Finland bidrar även till det målet.

3.3 Drivkraftsändringar

Målet med att främja drivkraftsändringar, dvs. konverteringar, är att minska trafikutsläppen. Riktlinjer för att minska utsläppen från trafiken finns i statsrådets principbeslut om minskning av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland (Färdplanen för fossilfria transporter). I färdplanen för fossilfria transporter anges det att man för att främja utsläppsminskningarna i trafiken ska utreda och införa åtgärder som kan bidra till ytterligare konverteringar. En sådan åtgärd är att utveckla och lätta upp förfarandet för godkännande av lokala utsläpp från etanolkonverteringar. Avsikten är att främja flexibla konverteringar i alla fordonskategorier och oavsett fordons ålder. Ett mål är också att fordon ska konverteras säkert och miljövänligt. Genom propositionen uppdateras också den nationella lagstiftningen så att den motsvarar den europeiska lagstiftningen på området. Målet är att lagstiftningen ska fastställa tillräckliga och fungerande ramvillkor för Transport- och kommunikationsverket, som meddelar närmare föreskrifter om tekniska krav och villkor för konvertering.

3.4 Andra korrigeringar

Ett mål med propositionen är att göra regleringen enklare och eliminera tolkningsmöjligheter och brister i lagstiftningen med hjälp av de tekniska korrigeringar som föreslås. Exempelvis vill man förtydliga 5 kap. i fordonslagen, där det föreskrivs om användning av utländska fordon i Finland, och 6 kap. i fordonslagen, där det föreskrivs om besiktning. Transport- och kommunikationsverket påtalade i sitt remissyttrande om RP 177/2020 rd om totalreformen av fordonslagen att besiktningslagstiftningen innehåller viktiga områden som det inte finns någon reglering om. Ett särskilt mål med denna proposition är att eliminera i synnerhet de oklara hänvisningarna mellan olika besiktningsslag så att bestämmelserna i fortsättningen kan läsas direkt ur lagen för varje besiktningsslag. Ett mål är också att beakta försvarsministeriets beredning av ny lagstiftning om militärfordon och göra de ändringar som behövs i fordonslagen. Syftet med propositionen är att tydliggöra bestämmelserna om fordon och militärfordon.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Utsläppsmanipulation

I propositionen föreslås en definition av utsläppsmanipulation. Med utsläppsmanipulation avses en sådan avsiktlig ändring av ett system för avgasefterbehandling eller för motorkontroll som gör att fordonet till sina miljöegenskaper inte längre uppfyller de krav som gäller avgasutsläpp. I propositionen föreslås det att försäljning och montering av anordningar som orsakar utsläppsmanipulation ska förbjudas. En ekonomisk aktör får inte sälja eller montera ett sådant system för avgasefterbehandling eller motorkontroll i ett fordon som används i trafik som medför att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

I propositionen föreslås det att den ekonomiska aktören ska ansvara för att monteringen av en sådan produkt i fordonet inte leder till att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms. I propositionen föreslås dessutom påföljder för ekonomiska aktörer som bryter mot bestämmelsen. En ekonomisk aktör som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbudet enligt 6 a § mot försäljning och montering av system som används vid utsläppsmanipulation kan åläggas att betala en påföljdsavgift. Påföljdsavgiften får uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den ekonomiska aktörens, den tekniska tjänstens eller den godkända sakkunnigas omsättning under den föregående räkenskapsperioden. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får avgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen.

Bestämmelsen behövs för att förtydliga nuläget. Även för närvarande kan en ekonomisk aktör påföras en påföljdsavgift för förbjuden ändring av ett fordon i enlighet med 189 § 6 punkten i fordonslagen. För närvarande gäller bestämmelsen dock ändring av ett fordon. Detta förslag preciserar bestämmelsen genom att uttryckligen föra fram att också försäljning och montering av system som används för utsläppsmanipulation är förbjuden verksamhet med påföljder. Avsikten är att det ska vara förbjudet för en ekonomisk aktör att sälja och montera, inte bara att sälja. Bestämmelsen behövs eftersom företag som säljer och monterar system för utsläppsmanipulation av fordon i dagsläget knappt alls övervakas. Företagen slipper allt ansvar för utsläppsmanipulationen och de risker och nackdelar den medför. Det är ändamålsenligt att lägga ansvar på företagen. Det effektivaste sättet att eliminera problemet med utsläppsmanipulation är att proaktivt ingripa i försäljnings- och monteringsfasen.

I propositionen föreslås det att drivkraften för ett fordon får ändras, även om fordonet till sina miljöegenskaper inte överensstämmer med kraven i 7 § 1, 2 och 4 mom. efter ändringen, om den miljöbelastning som användningen av fordonet ger upphov till sammantaget är mindre efter ändringen än före den. Detta syftar uttryckligen på konvertering av fordon, vilket inte är samma sak som utsläppsmanipulation av fordon. Utsläppsmanipulation är inte tillåten ändring av ett fordon. Förslaget skapar klarhet i nuläget genom att uttryckligen föreskriva om att utsläppsmanipulation inte är en tillåten ändring.

Det föreslås att avgift för trafikförseelse kan påföras den som under den tid som fordonet framförs i trafik är ägare eller varaktig innehavare av ett fordon som avsiktligt eller av oaktsamhet har ändrats genom utsläppsmanipulation på ett sätt som bryter mot förbudet enligt 7 a § 4 mom. Beloppet av avgiften för trafikförseelse är graderat enligt fordonets totalmassa och fordonen delas in i tre olika kategorier: fordon med en totalmassa under 500 kg, 500–3 500 kg och över 3 500 kg. Ju större den totala massan är, desto större är också den avgift för trafikförseelse som påförs. Avgifterna för trafikförseelse för fysiska personer och juridiska personer är olika stora. Avgiften för trafikförseelse för en fysisk person kan beroende på fordonets totalmassa vara 300, 1 000 eller 3 000 euro. Avgiften för trafikförseelse för en juridisk person kan beroende på fordonets massa vara 10 000, 20 000 eller 30 000 euro. Avgiften för trafikförseelse påförs av den myndighet som enligt 201 § i den gällande fordonslagen utövar tillsyn över fordons skick och trafikduglighet, dvs. polisen, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen.

Enligt propositionen kan ägaren eller innehavaren av ett fordon påföras en avgift för trafikförseelse. Avgiften är högre för juridiska personer än för fysiska personer. Detta är motiverat eftersom i synnerhet speditorsföretag kan ha avsevärd ekonomisk vinning av att företagets fordon manipuleras. I fordonslagen finns redan nu ett förbud mot manipulation av tunga fordon som gäller reagenser, men bötesstraff kan betraktas som en lindrig påföljd för utsläppsmanipulation. Som det nämnts tidigare i propositionen är det besvärligt att upptäcka och övervaka utsläppsmanipulation av fordon. Om avgiften för trafikförseelse ska vara effektiv och förebyggande måste beloppet därför vara kännbart. Samtidigt bör avgiften stå i rätt proportion till de övriga påföljder som det föreskrivs om i fordonslagen. Utsläppsmanipulationer är i regel avsiktligt beställda och de skadar miljön och människors hälsa. De föreslagna påföljdernas belopp för både ägaren, innehavaren och den ekonomiska aktören är motiverade med hänsyn till hur klandervärd handlingen är. De gällande bestämmelserna är inte tillräckligt tydligt inriktade på utsläppsmanipulation och kan inte användas för att tillräckligt effektivt eliminera manipulering av fordon. För att klargöra rättsläget behöver det i fordonslagen preciseras att utsläppsmanipulation är förbjuden verksamhet. Påtagliga sanktioner är nödvändiga för såväl tjänsteleverantörerna som fordonets ägare och innehavare om fenomenet ska kunna elimineras. För att säkerställa att utsläppsmålen för fordon uppnås och för att trygga vars och ens rätt till en sund miljö enligt 20 § 2 mom. i grundlagen kan det inte anses vara ändamålsenligt att det gällande rättsläget möjliggör utsläppsmanipulation i verksamhetens nuvarande skala. Bestämmelser som uttryckligen förbjuder utsläppsmanipulation och bestämmelser om påföljder för sådan verksamhet ger en ändamålsenlig allmän och individuell avskräckande effekt.

Propositionens syfte är att förebygga förbjuden verksamhet genom att fastställa påtagliga sanktioner för överträdelser som gäller utsläppsmanipulation. Syftet med påföljderna är att påverka i synnerhet affärsverksamheten inom branschen. Målet med de nya bestämmelserna är alltså att öka tjänsteleverantörernas medvetenhet om att verksamheten är förbjuden och öka deras ansvar för följderna av den förbjudna verksamheten. Med bestämmelserna om påföljder eftersträvas också jämlikhet mellan aktörerna i branschen. Tjänsteleverantörer som följer de nya, preciserade bestämmelserna och föreskrifterna hamnar inte i en ekonomiskt sämre ställning än aktörer som eftersträvar kostnadsfördelar genom att manipulera utsläpp. Påföljdsbestämmelserna bidrar också till miljömålen eftersom utsläppsmanipulationen sannolikt minskar.

Den gällande fordonslagen innehåller redan administrativa sanktioner, t.ex. en påföljdsavgift för ekonomiska aktörer och en avgift för trafikförseelse för den som använder ett fordon. Lagen innehåller också bestämmelser om påföljdsavgiftens belopp, och den gällande lagstiftningen har använts som förebild vid beredningen av de föreslagna bestämmelserna om påföljder. De föreslagna bestämmelserna om påförande av påföljdsavgift och om påföljdsavgiftens belopp är alltså i linje med de gällande påföljdsbestämmelserna i fordonslagen. Eftersom det är svårt att upptäcka utsläppsmanipulation i trafiken är det viktigt att de nya bestämmelserna har en ändamålsenlig avskräckande effekt för att förebygga verksamheten. Utsläppsmanipulation orsakar avgasutsläpp som skadar både miljön och människors hälsa. Därför kan andra administrativa påföljder än en ansenlig påföljdsavgift inte betraktas som tillräckliga eller ändamålsenliga.

Det är dock inte ändamålsenligt att förbjuda alla ändringar i motorprogramvaran, eftersom vissa programändringar också kan ha utsläppsminskande effekter t.ex. när fordonets mjukvara uppdateras till en nyare version som överensstämmer med kraven. Ändringar bör fortsättningsvis tillåtas inom tävlings- och hobbyverksamhet med bilar enligt gällande bestämmelser. Målet är att ingripa i synnerhet i utsläppsmanipulation på tunga fordon och personbilar.

4.1.2 Främjande av automatisering

Den första fasen av det nationella genomförandet av ändringen i fråga om kravet på förare i Wienkonventionen om vägtrafik gäller testning och försök med automatiska fordon. Bestämmelserna om provnummerprocessen förtydligas och tas in på lagnivå för att säkerställa Transport- och kommunikationsverkets rätt att få väsentlig information om automatiseringsförsök och säkerheten vid dem. Avsikten är ändå att försöka bevara flexibiliteten i förfarandet.

En definition av automatiserat körsystem som följer definitionen i Wienkonventionen om vägtrafik föreslås i fordonslagen och lagen om transportservice. Ett automatiserat körsystem kan sköta fordonets dynamiska köruppgifter utan medverkan av en mänsklig förare inom sin operativa designdomän. Designdomänen kommer ännu långt in i framtiden att begränsas i synnerhet av infrastrukturen och väderförhållandena.

Det föreslås att en ny 116 a § fogas till fordonslagen för att precisera bestämmelserna om försök och testning med fordon utrustade med automatiserat körsystem på basis av provnummerintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket. Det gamla förfarandet med provnummerintyg i 116 § förblir oförändrat förutom att en hänvisning till den ansökan som behövs för att inleda förfarandet tas in i paragrafen. Det förfarande med provnummerintyg som gäller testning med automatiserade fordon preciseras däremot i en ny 116 a §. I fortsättningen tillämpas alltså både 116 och 116 a § på automatiseringstestning. Genom den nya 116 § a säkerställs Transport- och kommunikationsverkets rätt att få de uppgifter som behövs för att bedöma försöket eller testningen. I paragrafen föreskrivs det också om Transport- och kommunikationsverkets rätt att avbryta ett försök med omedelbar verkan och om aktörens rapporteringsskyldighet.

Fordon som testas med stöd av den nya 116 § a uppfyller ofta inte de tekniska kraven i fordonslagen och har inte typgodkänts. Därför är det ändamålsenligt att konstatera att endast några av fordonslagens bestämmelser, varav de viktigaste finns i 3 §, tillämpas på sådana fordon. Det är

ett allmänt krav med koppling till trafiksäkerheten som man inte kan avvika från ens vid testning och försök med fordon.

Dessutom görs ett undantag för fordon som används med stöd av den nya 116 a § i fordonslagen när det gäller det normala kravet på registrering av fordon i trafik- och transportregistret enligt 17 § i lagen om transportservice. Detta gör det möjligt att använda fordon i trafiken med stöd av ett provnummerintyg för att erbjuda mobilitetstjänster mot vederlag. Affärsmodeller måste testas när urvalet av mobilitetstjänster utvecklas. Genom att testa affärsmodeller försöker man främja utvecklingen av mobilitetstjänster med automatiserade fordon som en del av ett fungerande transportsystem. Transport- och kommunikationsverket föreslås dock föra en elektronisk förteckning över automatiserade fordon som används i trafiken med provnummerintyg.

I 17 § i fordonslagen föreslås också en ny möjlighet för automatiserade fordon att avvika från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Undantaget behövs i synnerhet för s.k. minibussar eftersom de inte passar in i de gällande fordonskategorierna. Det är fråga om ett undantagstillstånd för ett eller flera fordon som specificeras separat. Undantagstillstånd som beviljas med stöd av bestämmelsen föreslås vara begränsade till högst fyra år. Fordonens högsta tillåtna hastighet begränsas till 30 kilometer i timmen.

Vidare föreslås i fordonslagen en definition av lätt automatiserat fordon för godstransport för att tydliggöra fordonets karaktär. Eftersom det är fråga om ett lätt fordon som rör sig mycket långsamt är det inte ändamålsenligt att det ska omfattas av alla fordonslagens krav, men i synnerhet det allmänna kravet i 3 § som säkerställer trafiksäkerheten är viktigt. Samtidigt ändras 52 § 2 mom. i vägtrafiklagen så att dessa fordon fortsättningsvis får köra på gångbanan.

4.1.3 Uppgifter om förbrukning vid körning

Genom propositionen uppdateras den nationella lagstiftningen så att den motsvarar bestämmelserna i genomförandeförordningen. Syftet med förfarandena för övervakning och rapportering av förbrukningen vid körning är att säkerställa genomförandet av förordningen om utsläppsgrensvärden när de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar och skåpbilar fastställs.

Det föreslås en ny paragraf i fordonslagen om en skyldighet att samla in förbrukningsuppgifter från verklig körning från fordonet i samband med periodisk besiktning och lämna uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket, som lämnar dem till kommissionen. I fordonslagen och lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) föreslås preciseringar som gör det praktiskt möjligt att samla in och lagra uppgifter. Genom de föreslagna paragrafändringarna görs de ändringar i den nationella lagstiftningen som genomförandeförordningen förutsätter. Inga ytterligare nationella krav föreslås i propositionen.

Genom att övervaka uppgifterna om förbrukning vid körning kan man uppskatta effekten av gränsvärdena för CO₂-utsläpp och tillhandahålla konsumenterna och fordonens ägare information om fordonets verkliga utsläpp och bränsleförbrukning. Övervakningen av utsläppen genererar viktig information på EU-nivå till stöd för planeringen av metoder som ska minska fordonsens utsläpp av koldioxid.

4.1.4 Andra korrigeringar

Registreringsintyg

Enligt 96 § i den gällande fordonslagen utfärdas del I av registreringsintyget i samband med registreringsanmälan endast till ägare eller innehavare av sådana fordon och släpvagnar vars största tillåtna massa i vägtrafiken överstiger 3 500 kilogram. Det har konstaterats att den nytta som eftersträvas med bestämmelsen inte kan uppnås genom den, i synnerhet med hänsyn till miljöaspekterna och de elektroniska tjänsternas utveckling och spridning. Målet med bestämmelsen har i första hand varit att förenkla förfarandet för yrkestrafiken, men i och med att e-tjänsterna har utvecklats har behovet av bestämmelsen minskat och det är inte ändamålsenligt att fortsätta med den automatiska utskriftsverksamheten, i synnerhet inte med tanke på de negativa miljökonsekvenserna.

Fordonslagens 96 § 1 mom. ändras så att del I av registreringsintyget inte längre utfärdas automatiskt till tunga fordon i samband med registreringsanmälan, eftersom användningsbehovet har minskat. Dessutom kompletteras 1 mom. med bestämmelser om ägarens och innehavarens rätt att alltid på begäran få del I av registreringsbesiktningsintyget. Paragrafens 2 mom. preciseras så att tidpunkten för begäran motsvarar nuläget.

Militärfordon

I propositionen föreslås ändringar som gäller militärfordon och Försvarsmaktens fordon i 7, 14, 32, 112, 134 och 135 § i fordonslagen. I den nya 1 a § gäller 1 punkten militärfordon, och till definitionerna i 2 § fogas en ny 36 a om militärfordonsregister. Syftet är att genomföra de ändringar som krävs i fordonslagen för att regeringens proposition till riksdagen med förslag till militärfordonslag och till lag om ändring av vägtrafiklagen (RP 221/2022 rd), som har beretts vid försvarsministeriet, till behövliga delar ska beaktas i fordonslagen. De ändringar som föreslås i denna proposition är motiverade eftersom de klarlägger rättsläget och bestämmelserna om militärfordon samt Försvarsmaktens fordon.

Räddningsbil

Genom propositionen uppdateras definitionen av räddningsbil i 30 § i fordonslagen så att den motsvarar lagstiftningen om inrättandet av välfärdsområden och reformen av räddningsväsendet. Innehållet i lagstiftningen ändras inte.

Elektroniskt intyg om överensstämmelse

Genom propositionen görs de ändringar i bestämmelserna om elektroniskt intyg om överensstämmelse som krävs enligt artikel 37 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, för att den nationella myndigheten i fortsättningen ska ha tydlig på lagstiftningsnivå angiven beredskap att ta emot intyg om överensstämmelse i den elektroniska form som förutsätts i ramförordningen inom utsatt tid. För den som gör en förhandsanmälan anges dessutom tydliga förfaranderegler som säkerställs i lag. Med de nya bestämmelserna stöds i första hand målen om ett tydligt rättsläge samtidigt som tillämpningen av lagen underlättas. Dessutom eftersträvas en

uppdaterad och tillämplig lagstiftning. Bestämmelserna kan också bidra till en enhetlig data-kvalitet inom EU. Ändringen gör förhandsanmälningsprocessen ännu smidigare eftersom man kan avstå från onödiga mellansteg.

Bestämmelser om besiktning och användning av utländska fordon

Propositionen uppdaterar och förtydligar fordonslagens bestämmelser om besiktning och användning av utländska fordon.

I propositionen uppdateras bestämmelserna i 5 kap. i fordonslagen, som gäller användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland. Avsikten är att göra tekniska ändringar också i bestämmelserna om besiktning i 6 kap. i fordonslagen. Propositionens mål är att åstadkomma tydligare helheter av bestämmelser och att stryka och korrigera oklarheter i den gällande lagen. I bestämmelserna i dessa kapitel föreslås vissa korrigeringar och språkliga ändringar och preciseringar. Ändringarna ändrar inte nuläget i sak, utan förtydligar de gällande bestämmelserna och rättsläget.

Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret

Det föreslås att 231 § 3 mom. i lagen om transportservice ändras så att den mer exakt motsvarar bestämmelsens syfte när det gäller begränsningar av utlämnande av fysiska personers namn. I och med ändringen gäller begränsningarna för utlämnande av namnet på fysiska personer med spärrmarkering tydligare än förr uttryckligen grunderna för utlämnande av uppgifter i situationer som avses i 227 § 1 mom. 2–4 punkten, 228 och 229 §, enligt vilka förbudet mot att lämna ut uppgifter gäller personens hemkommun, bostad, adress och andra kontaktuppgifter och dessutom personens namn.

Förslaget försämrar inte omfattningen av det skydd som en spärrmarkering ger en person. Spärrmarkering utgör ett undantag från de allmänna förfarandereglerna, vilket förutsätter att bestämmelsen är utpräglad tydlig och noga avgränsad. Om förbudet mot utlämnande av uppgifter som innefattar personens namn avgränsas till att gälla utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall i de situationer som nämns i 227 § 1 mom. 2–4 punkten, för ändamål som har samband med transporter enligt 228 § eller för utvecklings- och innovationsverksamhet enligt 229 § förbättras personernas rättsskydd, och personer med spärrmarkering får bättre möjligheter än tidigare att utnyttja Transport- och kommunikationsverkets e-tjänster som t.ex. gäller ägande eller innehav av fordon eller farkoster. Den föreslagna ändringen innebär att undantaget från den allmänna spärrmarkeringens omfattning, dvs. att också en fysisk persons namn ingår, inte längre lika tydligt begränsar de lika möjligheterna att anlita myndigheternas samhällstjänster, och att spärrmarkeringens omfattning tydligare gäller situationer där uppgifter kan kombineras så att den allmänna spärrmarkeringens omfattning fungerar sämre.

Drivkraftsändringar

I propositionen föreslås det att drivkraften för ett fordon får ändras, även om fordonet till sina miljöegenskaper inte överensstämmer med kraven i 7 § 1, 2 och 4 mom. efter ändringen, om den miljöbelastning som användningen ger upphov till sammantaget är mindre efter ändringen

än före den och fordonets lokala utsläpp inte ökar mer än i ringa omfattning. Det bör dock noteras att utsläppsmanipulation inte är en tillåten ändring av ett fordon.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de tekniska kraven och villkoren för utförande av ändringar. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är avgränsat så att föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig nivå på skyddet av hälsan och miljön ska säkerställas. På det sättet säkerställer man att konverteringar även framöver förutsätts vara säkra och miljövänliga.

Bestämmelserna i fordonslagen anger de allmänna ramvillkoren för utförande av konverteringar. De föreslagna lagändringarna främjar flexibiliteten vid konverteringar eftersom utsläppen i fortsättningen kan bedömas som helhet. De mer exakta förutsättningarna för att konvertera fordon i praktiken beror dock på innehållet i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

Utsläppsmanipulation

De föreslagna bestämmelserna om utsläppsmanipulation har direkta ekonomiska konsekvenser i synnerhet för de ekonomiska aktörerna, såsom aktörer som säljer och monterar utsläppsmanipulationer, och för speditorsföretagen. De nya bestämmelserna förväntas minska affärsverksamheten kring utsläppsmanipulation, vilket skulle minska eller eliminera de ekonomiska aktörernas ekonomiska vinning av verksamheten. Förslagen i propositionen främjar utvecklingen av jämlika konkurrensförutsättningar mellan speditorsföretagen, då aktörerna inte kan uppnå ekonomisk vinning genom lagstridig verksamhet. Speditorsföretag som bedriver yrkestrafik använder utsläppsmanipulation för att uppnå konkurrensfördelar i affärsverksamheten. Med de föreslagna påföljderna kan man bättre än för närvarande beakta den nytta som eftersträvas och uppnås genom utsläppsmanipulation och skapa en större avskräckande effekt, som bidrar till att minska utsläppsmanipulationen.

Främjande av automatisering

Automatiseringen av transporter är en väsentlig del av ett fungerande trafiksystem i framtiden. Med hjälp av automatisering och utnyttjande av de data som uppkommer kan man uppnå många samhällseliga fördelar, såsom bättre trafiksäkerhet, minskade utsläpp och bättre tjänster. På trafiksystemnivå kan man med hjälp av automatisering påverka logistikkedjornas funktion och hurdana miljöer exempelvis stadskärnorna utformas till i framtiden i och med att trafikmängderna förändras. Men automatiseringens positiva effekter kan inte uppnås utan ett brett samarbete och beslut där en möjliggörande lagstiftning spelar en viktig roll.

Automatiseringen avancerar för närvarande inom alla trafikformer, men utvecklingen är fortfarande förknippad med stor osäkerhet. Därför är det klokt att gå framåt genom försök och testning.

Automatiseringens sammantagna ekonomiska konsekvenser i framtiden kommer att vara betydande. Den aktuella propositionens direkta ekonomiska konsekvenser är emellertid begränsade, eftersom den handlar om att främja försöksverksamhet, och därför gäller ett begränsat antal aktörer och fordon. Avsikten med propositionen är att främja försök och testning av ny teknik och försök med affärsmodeller.

Propositionen kan bedömas ha positiva effekter för uppkomsten av nya marknader, förnyelsen av marknadsstrukturer och tjänster, marknadens funktion (t.ex. öppnandet av marknaden, nya aktörers tillträde till marknaden), incitament och möjligheter att göra försök, pilottesta och/eller introducera nya lösningar på marknaden samt FUI-infrastruktur (tillträde till FUI-infrastruktur, utveckling av FUI-infrastruktur).¹ En mer omfattande försöks- och testningsverksamhet skapar möjligheter för finländsk innovationsverksamhet inom olika sektorer, även om konsekvenserna t.ex. för marknadsutvecklingen huvudsakligen är indirekta. Enligt dem som besvarade enkäten om bedömning av innovationskonsekvenser är det viktigt att kunna testa, eftersom de största utmaningarna för fordon med automatiserade körsystem har att göra med de många aktörerna på allmänna vägar. Testning kan utföras antingen i Finland eller utomlands. Enklare och tydliga provnummerprocesser skulle vara en konkurrensfördel för finländska aktörer eftersom det på så sätt blir lättare att utföra tester i Finland.

Negativa konsekvenser kan följa av försöksresultatets offentlighet (negativ effekt på investeringsincitament). Det gäller dock att notera att t.ex. företagshemligheter omfattas av myndigheternas sekretessplikt enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Dessutom bör man ta hänsyn till att den administrativa bördan ska förbli skäligen när uppgifter begärs, och bedöma vilka uppgifter som är relevanta t.ex. för en tillräcklig sakkunskap.

Uppgifter om förbrukning vid körning

Genomförandeförordningen är direkt tillämplig i medlemsstaterna. Eftersom insamling av uppgifter om fordons bränsleförbrukning vid körning inte tas upp i den gällande nationella lagstiftningen måste ändringar som kompletterar genomförandeförordningen göras i den nationella lagstiftningen. För närvarande finns bestämmelser om t.ex. begränsning av fordons energi- och miljökonsekvenser i fordonslagen.

Uppgiften är exceptionell och ny för besiktningens bransch. Uppgifterna ska insamlas i samband med periodiska besiktningar, men insamlingen utgör ändå inte en del av den lagstadgade periodiska besiktningen eftersom den inte får påverka godkännandet eller underkännandet av ett fordon vid besiktningen. Motsvarande uppgifter har egentligen inte funnits tidigare.

Transport- och kommunikationsverket skickade en begäran till besiktningens bransch om att bedöma vilka kostnader genomförandeförordningen eventuellt kan medföra. Fyra olika aktörer lämnade en skriftlig utredning om frågan. Besiktningens aktörernas svar avvek relativt mycket från

¹ Gaia Consultings bedömning av innovationskonsekvenserna hösten 2021, som utfördes som en del av ett mer omfattande projekt om regleringens innovationskonsekvenser som beställdes av arbets- och näringsministeriet.

varandra och det framgick att branschen har problem med att beräkna de verkliga kostnaderna av insamlingen av uppgifter.

I besiktningensbranschen förekommer utrustning av olika standard som behöver förnyas, och de uppskattade kostnaderna varierar mellan cirka 1 000 och 5 000 euro. Enligt uppskattningarna beror företagets investeringskostnader i hög grad på om de avläsare som används kan uppdateras så att de avläser de uppgifter som krävs om förbrukningen vid körning. En aktör bedömde att avläsarna i vilket fall som helst bör bytas ut med 5–10 års mellanrum. Enligt en bedömning blir kostnaderna 20 000 euro och för hela besiktningensbranschen sammanlagt 500 000 euro. Två olika aktörer bedömde att en uppdatering av OBD-läsaren kostar cirka 300 euro. Om hela anordningen byts ut kan kostnaden bli 1 000–5 000 euro. Enligt bedömningarna måste största delen av apparaterna bytas ut.

Höjningen av besiktningenspriser beror på hur prissättningen genomförs. Om kostnadstrycket endast gäller besiktning av nya bilar kan besiktningenspriser behöva höjas med uppskattningsvis 5–10 euro. Om priserna på alla periodiska besiktningar stiger är effekten på konsumentpriserna troligtvis relativt liten sett till helheten, enligt en aktörs bedömning mindre än en procent.

Transport- och kommunikationsverket har påpekat att OBD-läsarna kommer att behöva förnyas också på grund av uppdateringen av eCall-systemet i maj 2023. Transport- och kommunikationsverket bedömer att den utrustning som i framtiden behöver förnyas på grund av eCall-reformen sannolikt kan avläsa uppgifterna om förbrukning vid körning åtminstone efter en uppdatering. Bedömningen baseras på att insamlingen av uppgifter om förbrukning vid körning har sitt ursprung i bestämmelser på unionsnivå och att tillverkarna av utrustningen beaktar de ändrade kraven i sin produktutveckling. Anordningar som är lämpliga för insamling av förbrukningsuppgifter kommer också att kunna användas för att genomföra alla andra kontroller som eventuellt införs vid besiktningar under flera års tid.

Förbrukningsuppgifterna bör kunna överföras elektroniskt från fordonet till kommissionens rapporteringssystem. För att det här informationsflödet ska kunna upprättas måste det mätinstrument som ansluts till fordonets stickkontakt vara sådant att det kan anslutas till besiktningensställets informationssystem, därifrån uppgifterna rapporteras till Transport- och kommunikationsverket. Vid besiktningar förutsätts för närvarande inte att mätinstrumentet integreras med informationssystemen. Därför lämpar sig inte den förmånligaste utrustningen, som t.ex. kan användas för att kontrollera de kommande eCall-systemen, för insamling av uppgifter om förbrukningen vid körning.

Förnyandet av utrustningen och informationssystemen och besiktningensstationernas nya uppgift att samla in uppgifter kan medföra prishöjningar för servicen. Besiktningensföretagens utgifter för att utveckla informationssystemen och byta ut OBD-läsarna täcks sannolikt med höjda kundavgifter. Effekten på besiktningenspriser uppskattas dock bli moderat (se 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser).

Andra ändringar

Främjandet av konverteringar möjliggör konverteringar i allt större skala, vilket kan ha indirekta ekonomiska konsekvenser för såväl företagen i branschen genom utökade affärsmöjligheter som hushållen genom sänkta drivkraftskostnader.

Genom en ändring i 96 § om registreringsintyg frångås den automatiska utskriften av del I av registreringsintyget i samband med registreringsanmälningar. I samband med registreringsanmälningar skrivs del I av registreringsintyget ut för fordon i de ovannämnda kategorierna 200 000–300 000 gånger årligen, antingen vid personlig betjäning eller via e-tjänsten och skickade per post. I fortsättningen ska del I av registreringsintyget endast skrivas ut på begäran. Denna ändring uppskattas ge en årlig besparing på 100 000–150 000 euro. Uppskattningen baseras på Transport- och kommunikationsverkets beräkningar av antalet och fördelningen av tunga fordon och registreringsanmälningar samt kostnaderna för utskrifter och porto.

De övriga ändringar som föreslås i propositionen bedöms inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser.

4.2.2 Konsekvenser för myndigheterna

Utsläppsmanipulation

Transport- och kommunikationsverket

Propositionen påverkar Transport- och kommunikationsverkets verksamhet och i synnerhet verkets tillsynsuppgifter. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning förutsätter en effektiv verkställighet av lagen nya personalresurser inom marknadskontrollen av vägtrafik. Transport- och kommunikationsverket uppskattar att de operativa tillsynsuppgifterna ökar med 0,5 årsverken. Ämbetsverket uppskattar att propositionen medför betydande merarbete också i och med att beslutsförfarandena och påföljdsprocesserna inom marknadskontrollen ökar. Ämbetsverket bedömer att detta motsvarar en varaktig ökning av personalen med 0,8 årsverken. I uppgifterna kan man integrera de utbildnings-, stöd- och rådgivningsuppgifter som propositionen förutsätter, och som uppskattas öka med 0,2 årsverken i och med propositionen. Arbetsuppgifterna kräver specialkompetens som finns bland sakkunniga inom marknadskontrollen av vägtrafik samt juridisk specialkompetens. Ämbetsverket bedömer att den föreslagna tillsynen förutsätter ytterligare 0,5 årsverken för utveckling och planering av verksamheten och samordning av uppgifterna inom marknadskontrollen. Ikraftträdandet av de föreslagna bestämmelserna om utsläppsmanipulation förutsätter också att Transport- och kommunikationsverket utvecklar uppföljningen och kommunikationen. De föreslagna bestämmelserna kräver också ett intensifierat samarbete inom tillsynen mellan Transport- och kommunikationsverket och Polisen. Propositionen kan också få konsekvenser i form av ett ökat antal begäranden om handräckning till Polisen.

Propositionen har emellertid inga konsekvenser för antalet anställda vid Transport- och kommunikationsverket. Uppgifterna kan skötas genom intern omorganisering av uppgifterna vid Transport- och kommunikationsverket.

Polisen

Propositionen har konsekvenser för polisens verksamhet. I egenskap av den myndighet som utövar tillsyn över fordonens skick och trafikduglighet framhävs polisens roll när det gäller att upptäcka utsläppsmanipulationer. Den bestämmelse om avgift för trafikförseelse som gäller utsläppsmanipulation medför behov av ändringar i polisens informationssystem POLO och Liike, eftersom det med de nuvarande systemen inte går att påföra juridiska personer en avgift för trafikförseelse. De uppskattade kostnaderna för ändringarna är totalt 102 000 euro, varav 42 000 euro för POLO och 60 000 euro för Liike. Polisstyrelsen bedömer att ändringarna av informationssystemen inte förutsätter ytterligare personalresurser. Ändringarna i informationssystemen blir dock klara tidigast den 1 juni 2024. Tidigare än så kan ändringarna i avgiften för trafikförseelse och därmed också de nya bestämmelserna om utsläppsmanipulation alltså inte träda i kraft.

Rättsregistercentralen

Propositionen har också konsekvenser för Rättsregistercentralens verksamhet. Rättsregistercentralen är den myndighet som ansvarar för att verkställa påföljdsavgiften och avgiften för trafikförseelse. Rättsregistercentralen bedömer att verkställigheten av påföljdsavgifter och avgifter för trafikförseelse förutsätter åtminstone ytterligare 0,2 årsverken. Dessutom förorsakas Rättsregistercentralen kostnader på 7 000–10 000 euro för de ändringar i funktionerna i systemet Rajsa som krävs för att påföra juridiska personer avgifter för trafikförseelse. Propositionen har dock inga konsekvenser för antalet anställda vid Rättsregistercentralen. Uppgifterna kan skötas genom intern omorganisering.

Främjande av automatisering

Förslaget har konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets verksamhet eftersom det förtydligar myndighetens förfarande när provnummerintyg beviljas för testning av automatiserad körning. Preciserade förutsättningar för beviljande av provnummerintyg och tydligare beaktande av automatiserad körning i lagstiftningen förbättrar Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att pröva om förutsättningarna för beviljande uppfylls i synnerhet i ljuset av säkerhetsaspekterna vid automatiserad körning, och klarlägger de rättsliga grunderna för beviljande av tillstånd.

För närvarande hör det till ämbetsverkets uppgifter att bevilja provnummerintyg för testning i allmänhet, och därför väntas inte arbetsmängden öka avsevärt. Förslaget förutsätter smärre processuella ändringar.

Förslaget förbättrar också polisens möjligheter att vid trafikövervakning tydligt avbryta testning i lägen då testningen anses äventyra trafiksäkerheten.

Uppgifter om förbrukning vid körning

Insamling av uppgifter om förbrukning vid körning är en helt ny uppgift för Transport- och kommunikationsverket. Förslaget förutsätter IKT-utveckling vid Transport- och kommunikationsverket ännu under 2022. Insamlingskyldigheten förutsätter att lösningar för informationsöverföring från besiktningstillägen till Transport- och kommunikationsverket utvecklas och att en ny databas för informationen inrättas vid Transport- och kommunikationsverket. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket rapportera uppgifterna vidare till kommissionen och Europeiska miljöbyrån i enlighet med genomförandeförordningen varje år från och med 2024.

Andra ändringar

Ändringen i 96 § om registreringsintyg påverkar inte nämnvärt handlingsmöjligheterna vid övervakningen av tung trafik för de myndigheter som utövar tillsyn över fordonens skick och trafikduglighet, dvs. polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet, eftersom aktuella uppgifter om fordonen numera elektroniskt och tillförlitligt kan kontrolleras i trafik- och transportregistret.

4.2.3 Konsekvenser för miljön

Utsläppsmanipulation

Propositionen har positiva konsekvenser för miljön, eftersom ett större hot om påföljder förebygger försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation och användning av manipulerade fordon i vägtrafiken. Utsläppsmanipulation orsakar lokala utsläpp som skadar både miljön och människors hälsa. Det är sannolikt att de föreslagna striktare påföljderna för utsläppsmanipulation leder till att utsläppsmanipulationen minskar betydligt. En konsekvens av förslaget är att de lokala utsläppen från fordon minskar och luftkvaliteten blir bättre. En indirekt konsekvens är att de sanitära olägenheterna på grund av lokala utsläpp minskar. Genom de föreslagna bestämmelserna tillgodoses rätten till en sund miljö enligt 20 § 2 mom. i grundlagen.

Främjande av automatisering

Propositionens förslag om främjande av automatisering har inga direkta miljökonsekvenser, eftersom ett mycket begränsat antal fordon berörs.

På allmän nivå kan automatiseringsutvecklingen bidra till att hållbarhetsmålen uppnås. Trafikens smidighet, optimeringen av rutter och logistikkedjor samt trafikstyrningen i realtid effektiviseras i och med att informationen utnyttjas och automatiseringen utvecklas, vilket stöder uppnåendet av utsläppsminskningsmålen. Automatiseringen kan också utöka urvalet av hållbara mobilitetstjänster.

Samtidigt har man uppskattat att automatiseringen i värsta fall kan öka antalet fordon och trafikprestationer i takt med att komforten ökar. När automatiseringen utvecklas måste man på trafiksystemnivå också beakta eventuella negativa trender och se till att exempelvis gång och cykling är lockande och säkra alternativ, så att konsekvenserna för bl.a. utsläppen från trafiken inte blir negativa.

De positiva trenderna behöver stöd av beslut, också på lagnivå. Förslaget kan bedömas ha positiva konsekvenser för utvecklingen av automatiserad kollektivtrafik, eftersom det möjliggör bl.a. enskilda avvikelser för automatiserade minibussar i fråga om fordonets konstruktion, manöverorgan och utrustning samt försök med affärsmodeller.

Uppgifter om förbrukning vid körning

Vägtrafiken orsakar nästan 20 procent av utsläppen av växthusgaser inom hela EU, och person- och skåpbilarnas andel av utsläppen från vägtrafiken är cirka 70 procent. Genomförandeförordningen har positiva konsekvenser för miljön eftersom man med uppgifter om bränsle- och energiförbrukningen vid körning bättre kan övervaka och följa upp hur de förbrukningsvärden som angetts vid typgodkännandet stämmer vid verklig användning i trafik. Då har kommissionen tillgång till ett tillräckligt informationsunderlag för att kunna reagera på eventuella avvikelser i förbrukningsvärdena för enskilda biltyper eller biltillverkare.

Drivkraftsändringar

Främjande av flexibilitet vid konvertering i alla fordonskategorier och för fordon av alla åldrar bidrar till miljömålen bl.a. i enlighet med färdplanen för fossilfria transporter. Ett storskaligt tillåtande utgör dock en ny verksamhet, och därför bör man följa upp säkerhets- och miljökonsekvenserna av de konverteringar som fordonen genomgår. Det finns skäl att fastställa tydliga kriterier för etanolkonverteringar, t.ex. genom att utnyttja de krav som för närvarande tillämpas i Frankrike. Målet skulle kunna vara ett s.k. ”motorfamiljeförfarande” där godkännande för flera, tekniskt sett tillräckligt lika fordon kan sökas samtidigt med ett enda godkännande.

Andra ändringar

Ändringen av 96 § om registreringsintyg, dvs. att verksamheten med onödiga utskrifter upphör, minskar pappersarbetet och har därför positiva miljökonsekvenser.

4.2.4 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Främjande av automatisering

Ett viktigt mål med propositionens förslag om testning av och försök med automatisering är att säkerställa att försöken och testen är säkra, och därför kan deras konsekvenser för säkerheten bedömas vara positiva. Förslagets direkta konsekvenser för den allmänna trafiksäkerhetssituationen är dock små eftersom endast ett litet antal fordon berörs. Också när testningsverksamheten utvecklas är det viktigt att värna uttryckligen om trafiksäkerheten.

På allmän nivå är säkerheten den centrala värdering som styr utvecklingen och utnyttjandet av automatiseringen av transporter. Inom vägtrafiken dör och skadas ett stort antal människor globalt varje år. Automatiseringen kan på ett betydande sätt bidra till den s.k. nollvisionen inom vägtrafiken. Automatiseringen bör utvecklas så att även cykeltrafiken och gångtrafiken blir tryggare och smidigare.

Fordonens tekniska utveckling förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. I EU:s nya säkerhetsförordning (EU) 2019/2144, som trädde i kraft sommaren 2022, föreskrivs det att flera assisterande system är obligatoriska i nya person- och skåpbilar. Avsikten är att avsevärt minska antalet döda och skadade i vägtrafiken. Förordningens konsekvenser för trafiksäkerheten kommer dock att framträda med fördröjning beroende på fordonsbeståndets ålder och omsättningstakt i medlemsstaterna.

I en finländsk undersökning från 2021 bedömdes möjligheterna för tre automatiserade system för förarassistans, filhållare (LKA), automatisk bromsning (AEB) och adaptiv farthållare (ACC), att förebygga olyckor. I materialet ingick de dödsolyckor som inträffat i Finland 2014–2016 där en personbil varit delaktig. Enligt resultaten skulle 29 procent av alla personbilsolyckor med dödlig utgång ha kunnat undvikas med hjälp av LKA-, AEB- och ACC-system. Automatiserade bilar skulle eventuellt ha kunnat förhindra 70–93 procent av krockarna mellan fotgängare och bilister som körde personbilar (Utriainen Roni: The Potential of Key Driver Assistance Systems to Improve Road Safety and Automated Driving Systems to Improve Pedestrian and Cyclist Safety, Utriainen, Roni (2021) Tampere University, 2021).

Automatiseringsutvecklingen förutsätter säker testning också som en del av det övriga trafikflödet. Finland har möjlighet att utveckla testningen t.ex. för att förbättra cybersäkerheten i automatiska trafikmedel samt förutsättningar att erbjuda testmiljöer och testförhållanden som främjar de automatiserade körsystemens förmåga att i fortsättningen klara även utmanande förhållanden och situationer. Förslaget skapar förutsättningar för en mer omfattande försöksverksamhet och möjliggör bättre än tidigare försök i den normala trafiken, och därmed är de indirekta konsekvenserna för en förbättrad vägtrafiksäkerhet positiva. Försöksverksamheten genererar också värdefull information om automatiseringens konsekvenser för trafiksäkerheten och om eventuella säkerhetsrisker i samband med automatisering.

De lätta automatiserade fordonen för godstransport som dök upp på gångvägarna i Esbo våren 2022 väckte främst positiv uppmärksamhet, men också en viss oro över den eventuella faran för fotgängare. Utifrån den kunskap som finns att tillgå är de negativa konsekvenserna för trafiksäkerheten emellertid små. Motsvarande fordon används i flera länder, åtminstone i Danmark, Estland, Storbritannien, Tyskland, Spanien och Turkiet. I USA används de åtminstone i Arizona, Kalifornien, Georgia, Indiana, Mississippi, Ohio, Oregon, Texas, Virginia och Wisconsin. Det har hänt att transportrobotarna berört människor, men man känner inte till några egentliga personskador.

Drivkraftsändringar

Konverteringar kan ha negativa konsekvenser för trafiksäkerheten om säkerheten inte beaktas på behörigt sätt när de genomförs. Därför föreslås i fordonslagen en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverkets närmare föreskrifter om konverteringar ska vara behövliga för att säkerställa en tillräcklig nivå på skyddet av hälsan.

Säkerhetskonskvenserna av konverteringar som utförs på fordon ska följas upp. Enligt utredningar som Transport- och kommunikationsverket låtit göra om el- och etanolkonverteringar

måste elkonverteringar av lastbilar vara professionellt utförda för att fordonets funktionella säkerhet och krocksäkerhet ska förbli på en godtagbar nivå. Arbets säkerheten i samband med underhållet förutsätter att konverteringsarbetet har dokumenterats tillräckligt bra.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Utsläppsmanipulation

Tillsyn vid besiktning

Under beredningen av propositionen har man övervägt om målen i samband med elimineringen av utsläppsmanipulation kan uppnås genom tillsyn vid besiktning.

De flesta aktörer som yttrade sig med anledning av bedömningspromemorian om utsläppsmanipulation av fordon ansåg att besiktning är den bästa metoden för att ingripa i utsläppsmanipulation. Många framhävde att en effektiv besiktningssamverkan skulle göra slut på efterfrågan på marknaden för manipulation. Tillsyn vid besiktningar skulle vara ett heltäckande sätt att ingripa i utsläppsmanipulationer i hela fordonsparken.

Internationella bestämmelser om besiktning finns bl.a. i EU:s besiktningdirektiv (2014/45/EU) och i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (*Wienöverenskommelsen om besiktning*, FördrS 35/2001). Det finns ännu inga bestämmelser på EU-nivå om utsläppsmanipulation eller tillsyn över och påföljder för sådan verksamhet. För närvarande bygger alltså den nationella tillsynen och påföljderna på nationell lagstiftning, och bestämmelserna varierar mellan EU-staterna. Utsläppsmanipulation har dock väckt allt mer uppmärksamhet också på EU-nivå. Exempelvis i besiktningssamarbetsgrupper (CITA) har man diskuterat framtidsutmaningarna, ändringsbehoven, utrustningen och tillämpliga gränsvärden i samband med utsläppsmanipulation både vid periodiska besiktningar och vägkontroller.

För närvarande bereder EU-kommissionen ett trafiksäkerhetspaket, och avsikten är att besiktningdirektivet ska ändras som en del av paketet. Kommissionen bereder en rekommendation om mätning av antalet partiklar i samband med besiktning, men det är ännu oklart när rekommendationen kommer att ges. I diskussioner med sakkunniga har kommissionen uttryckt sin vilja att inkludera mätning av antalet partiklar vid besiktning i reformen av direktivet. Nu förutsätter direktivet att avgasmätningssmetoder som för närvarande är kända används.

Mätning av antalet partiklar vid besiktning kan betraktas som ett långvarigare projekt jämsides med ett förbud mot försäljning, marknadsföring och montering av anordningar som används för utsläppsmanipulation. För närvarande är det svårt att mäta partiklar vid besiktning eftersom inga mätinstrument som lämpar sig för besiktning används. Besiktarna i såväl Finland som EU i övrigt använder alla sin egen utrustning, och priserna och mätmetoderna varierar. Ett mätinstrument som används vid besiktning bör vara förmånligt, fungera väl och tåla upprepade mätningar.

Den parallella utvecklingen av EU-lagstiftningen försvårar ingripandet i utsläppsmanipulation med hjälp av besiktning. Om medlemsstaterna lagstiftar nationellt om mätning av antalet partiklar innan kommissionen ger sin rekommendation eller antar förslaget till revidering av besiktningdirektivet motsvarar besiktningstrustningen senare inte nödvändigtvis längre de nya EU-kraven. Besiktningstrustningen blir då tvungen att investera i utrustning utan att känna till innehållet i den kommande EU-lagstiftningen. Om nya krav ställs på utrustningen i den nationella lagstiftningen innan EU:s besiktningstrustningsbestämmelser förnyas kan det leda till onödiga och kortvariga extrakostnader. Därför har besiktning i den här propositionen inte valts som en metod för att eliminera utsläppsmanipulation.

Vägkontroller

I 7 kap. i fordonslagen finns bestämmelser om tekniska vägkontroller av fordon. Vid tekniska vägkontroller kontrolleras enligt 165 § i den omfattning som fordonskontrollanten anser det vara ändamålsenligt, i fråga om fordon som använts på väg eller på andra platser, fordonets skick till den del det påverkar trafiksäkerheten och miljön, samt de uppgifter om fordonet som antecknats i registret. Enligt 169 § i fordonslagen utför polisen i Finland vägkontroller med fokus på fordonens tekniska skick. Även Gränsbevakningsväsendet och Tullen utför i viss mån tillsyn över fordonens tekniska skick. Polisens kompetens och utrustning för att upptäcka manipulation av tunga fordon har förbättrats under de senaste åren. Vid vägkontroller av tunga fordon upptäcktes 2019 207 fall, 2020 178 fall och 2021 204 fall av manipulation av SCR-utrustning, och trenden går åt rätt håll. Transport- och kommunikationsverket har i samarbete med polisen ordnat utbildning för polisens personal, och utbildningar planeras också i fortsättningen. Anvisningar har också tagits fram i samarbete med polisen. För att bättre kunna upptäcka manipulation vid tekniska vägkontroller krävs dock ny utrustning och utbildning, eftersom manipulationer kan utföras på många sätt och är komplicerade att utreda.

Förbud mot marknadsföring

I beredningsfasen granskades möjligheterna att förbjuda försäljning, marknadsföring och montering av anordningar som används för utsläppsmanipulation. I beredningsfasen visade det sig vara svårt att hitta ett sätt att förbjuda marknadsföringen.

Transport- och kommunikationsverket är marknadskontrollmyndighet och utövar marknadskontroll. Syftet med marknadskontrollen är att säkerställa att den utrustning och de anordningar som säljs och importeras är säkra för människors hälsa och egendom samt miljön och att de inte medför fara om de installeras och används på rätt sätt. Det är mycket svårt att föreskriva om ett förbud mot marknadsföring av utrustning för utsläppsmanipulation eftersom den förbjudna verksamheten har att göra med resultatet, alltså användning av ett utsläppsmanipulerat fordon i vägtrafik, då fordonets utsläpp blir större än vad som är tillåtet. Det är inte förbjudet i sig att inneha en sådan anordning eller produkt. Samma produkter, hårdvara och mjukvara som kan användas för att manipulera utsläpp kan också användas för att utföra behövliga uppdateringar och förbättringar utan skadlig inverkan på utsläppen. Enligt gällande bestämmelser är det också möjligt att sälja produkter som inte är avsedda att användas i trafik eller vägtrafik. Även dessa produkter är endast förbjudna när de används i trafiken, men det är inte förbjudet att sälja, marknadsföra eller använda dem på annat sätt än i vägtrafik.

Den förbjudna produkten kan alltså inte definieras, utan förbudet gäller uttryckligen användning av ett fordon i vägtrafik. Inom marknadskontrollen övervakas dessutom produkter som ska uppfylla vissa angivna krav. Transport- och kommunikationsverket jämför t.ex. en produkts säkerhet med en viss befintlig kravnivå. Det finns inga sådana krav på överensstämmelsen för program och koder för utsläppsmanipulation, och i praktiken kan Transport- och kommunikationsverket alltså inte i sin marknadskontroll bedöma om sådan hårdvara, mjukvara och kod överensstämmer med kraven. Transport- och kommunikationsverket kan inte heller utöva tillsyn över det förbjudna resultatet av utsläppsmanipulation, dvs. användning av ett manipulerat fordon i trafiken.

I egenskap av marknadskontrollmyndighet kan Transport- och kommunikationsverket vidta åtgärder enligt fordonslagen, ramförordningarna, viteslagen och konsument säkerhetslagen om myndigheten på marknaden upptäcker bristfälliga produkter som orsakar fara eller strider mot kraven. Den föreslagna tillsynen över utsläppsmanipulation förutsätter mer samarbete mellan marknadskontrollmyndigheten och polisen t.ex. i form av handräckning.

Polisstyrelsen anser att inte heller polisen är rätt myndighet att utöva sådan tillsyn över marknadsföring, försäljning och montering. Polisen är en myndighet som utövar tillsyn över trafiken, och kan alltså utöva tillsyn över utsläppsmanipulation först när manipulationen redan utförts och fordonet används i trafiken.

Av dessa orsaker ingriper propositionen inte uttryckligen i marknadsföringen av utrustning för utsläppsmanipulation, såsom program eller koder. Det föreslås emellertid att försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation ska vara förbjuden verksamhet. Transport- och kommunikationsverket är den myndighet som är behörig att övervaka detta. Syftet med förbudet mot försäljning och montering är att indirekt ingripa också i marknadsföring av företag som erbjuder tjänster för utsläppsmanipulation.

5.1.2 Uppgifter om förbrukning vid körning

Ett alternativ som övervägdes i beredningsfasen för att ersätta eventuella kostnader för insamling av uppgifter om förbrukning vid körning var serviceersättning. Man gick emellertid inte in för att föreslå en serviceersättning eftersom den lösningen skulle ha varit svår och administrativt tung att genomföra.

Det skulle vara möjligt att betala en serviceersättning för varje uppgift om förbrukning vid körning som samlas in vid en periodisk besiktning. Uppgifterna skickas till Transport- och kommunikationsverket via en teknisk anslutning. Om kunden inte samtycker till insamlingen av uppgifter eller om uppgifterna inte kan överföras från fordonet på grund av t.ex. ett tekniskt fel skulle ingen serviceersättning betalas. Serviceersättningens belopp skulle beräknas enligt antalet uppgifter som överförts till databasen, antingen för varje besiktningstillfälle eller för varje innehavare av besiktningstillstånd.

Serviceersättningen skulle kunna betalas så att beloppet förblir konstant eller så att det minskar varje år. Om beloppet är konstant bedömer Transport- och kommunikationsverket att det skulle kunna vara 0,10 euro per insamlad uppgift om förbrukning vid körning. I serviceersättningen

skulle det utöver personalkostnaderna ingå en liten marginal samt eventuella kostnader för ändringar i besiktningssystemen och investeringar i utrustningen.

Transport- och kommunikationsverket bedömer att ersättningen per insamlad uppgift om förbrukningen vid körning sannolikt skulle vara cirka 0,1 euro om besiktningens branschens kostnader ersätts genom en serviceersättning och besiktningens åtgärderna tar cirka 25 sekunder längre tid. Om det skulle krävas en helt separat prestation för att avläsa och överföra uppgifterna skulle en periodisk besiktning eventuellt kräva mer tid och därför kosta mer för näringsidkaren. Serviceersättningen har uppskattats så att det utöver personalkostnaderna ingår en liten marginal samt eventuella kostnader för ändringar i besiktningssystemen och investeringar i utrustningen. Uppskattningen bygger på kommissionens rapport om testning av eCall-systemets funktion², där besiktningens branschens kommande kostnader för enskilda kontrollörer bedömdes. Eftersom uppgifterna skulle samlas in med en OBD-läsare på samma sätt som vid kontroll av eCall-funktionen kan det betraktas som ett bra jämförelseobjekt.

De totala kostnader för statsfinanserna som Transport- och kommunikationsverket har uppskattat att serviceersättningen medför beror på antalet fordon från vilka uppgifter samlas in. Eftersom uppgifter endast samlas in från nya bilar som registrerats för första gången efter 2021 kommer i praktiken inga uppgifter om förbrukningen att samlas in 2023 och 2024, eftersom bilarna genomgår periodisk besiktning med fyra års mellanrum. Från 2025 till 2030 kommer mängden uppgifter som samlas in att öka varje år.

Det skulle vara administrativt mycket tungt och i viss mån orsaka merarbete för Transport- och kommunikationsverket att ersätta kostnader via serviceersättningar. Eftersom ersättningen i euro för en enskild insamling av uppgifter är liten, skulle de administrativa kostnaderna för serviceersättningen bli mycket stora i förhållande till de ersättningar som betalas ut. Dessutom skulle det vara svårt att fastställa beloppet av serviceersättningen så att den motsvarar de faktiska kostnaderna. Betalningen av serviceersättningen skulle baseras på den faktiska insamlingen av uppgifter, och alltså inte vara kopplad till faktiska investeringskostnader.

Det skulle också vara mycket svårt att ersätta kostnader utifrån faktiska investeringskostnader. Det är svårt att på förhand uppskatta vilka kostnader som uppkommer, och utmanande eller rentav omöjligt att skilja dem från kostnader som besiktningens branschens också annars skulle förorsakas. Exempelvis OBD-scannern är en anordning som företagen i besiktningens bransch i vilket fall som helst ska skaffa och som behöver bytas ut med vissa mellanrum. Även eCall-reformen förutsätter en uppdatering av scannern.

5.1.3 Påförande av påföljdsavgift

Under beredningen av propositionen utreddes också inrättandet av ett eventuellt påföljdskollegium med flera medlemmar vid Transport- och kommunikationsverket. Kollegiet skulle ha haft som uppgift att påföra de administrativa påföljdsavgifter som det föreskrivs om i lagen inom

² European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Gaillet, J., Sogodel, V., Fernández, E., et al., Study on the inclusion of eCall in the periodic roadworthiness testing of motor vehicles : final report, Publications Office, 2 019 <https://data.europa.eu/doi/10.2832/1306>

kommunikationsministeriets ansvarsområde enligt vad som föreskrivs särskilt. Det påföljdskollegium som övervägdes skulle ha funnits vid Transport- och kommunikationsverket och bestått av tre personer. Kollegiet skulle organisatoriskt ha separerats från Transport- och kommunikationsverkets normgivningsbefogenheter.

Man bedömde att det bättre alternativet med tanke på rättsskyddet för den som påförs en påföljdsavgift skulle ha varit att underställa beslutet ett kollegium med flera medlemmar. Med de föreslagna bestämmelserna om påföljdsavgifter kan i synnerhet den maximala påföljden bli stor och relativt sträng, och man bedömde därför att det fanns skäl att ge ett kollegialt organ all behörighet att fatta beslut om att påföra avgiften. Närmare bestämmelser om påföljdskollegiets verksamhet skulle ha funnits i Transport- och kommunikationsverkets arbetsordning.

På grund av de synpunkter som justitieministeriet framförde i sitt remissyttrande avstod man från detta alternativ. Med hänsyn till grundlagsutskottets tidigare utlåtandep Praxis bedömde justitieministeriet i ljuset av motiveringen till utkastet att beloppet och strängheten av påföljdsavgifterna i fordonslagen samt den gällande behörigheten att påföra dem inte förefaller förutsätta bestämmelser om kollegial behörighet, men att det inte heller verkar finnas något egentligt grundlagsenligt hinder för att organisera behörigheten på det sättet, så länge bestämmelserna bildar en konsekvent helhet. Men eftersom förslaget har mer allmän konstitutionsrättslig betydelse även inom andra förvaltningsområden när det gäller påföljdsbestämmelserna och behörigheten att påföra påföljder, och grundlagsutskottet inte tidigare har behandlat något motsvarande förslag, ansåg justitieministeriet att grundlagsutskottet bör uttala sig om propositioner som innehåller förslag om ett påföljdskollegium. I samband med beredningen av den här propositionen är det inte möjligt att säkerställa förvaltningsövergripande konsekvens för påföljdsbestämmelser och påföljdsavgifter på det sätt som justitieministeriet framför, och därför har man under beredningen beslutat att avstå från att föreslå ett kollegium.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

5.2.1 Utsläppsmanipulation

Danmark

I Danmarks lagstiftning finns bestämmelser om utsläppsmanipulation. I Danmark är påföljderna för utsläppsmanipulation klart strängare än enligt den gällande lagstiftningen i Finland. De danska myndigheterna uppskattade 2018 att nästan 25 procent av alla lastbilar som rör sig på vägarna är manipulerade.

I Danmark finns miljözoner som är förbjudna för tunga fordon. Den som bryter mot förbudet kan få böter, och bötesbeloppet beror på fordonstypen. För lastbilar och bussar kan böterna uppgå till cirka 1 600 euro och för skåpbilar till cirka 200 euro. I tunga fordon är det obligatoriskt att installera lämpliga filter som filtrerar bort minst 80 procent av partiklarna från avgaserna. Alternativt ska fordonen uppfylla Euro 4/5-standarderna.

Om en manipulerad bil åker fast får den förare eller det speditörsföretag som äger fordonet böter. Dessutom kan myndigheterna konfiskera det manipulerade fordonet tills böterna betalats.

och fordonet återställts. Bötesbeloppet beror på om det är en förare eller ett speditorsföretag som ska betala böterna. Om böter måste skrivas ut flera gånger ökar beloppet för varje gång. För en förare är böterna den första gången 1 010 euro och den sjätte gången 7 750 euro. För ett speditorsföretag är böterna den första gången 2 020 euro och efter den sjätte överträdelsen 15 500 euro. Bötesbeloppet ökar ytterligare om förbudet mot utsläppsmanipulation fortsättningsvis överträds. I Danmark baseras de påföljdsbelopp som polisen föreslår på hur mycket den som låtit utföra en utsläppsmanipulation sparar på att försumma underhållet av partikelfiltren eller ta bort dem. Påföljderna trädde i kraft den 1 januari 2018 och har enligt polisen i Danmark tydligt minskat utsläppsmanipulationerna. Ännu 2017 upptäcktes 170 fall av SCR-manipulation av tunga fordon, men 2019 endast 65. Om fordonet är utländskt måste påföljdsavgiften betalas och fordonet återställas före fordonet lämnar landet.

Utöver lagändringarna har man i Danmark beviljat finansiering för forskning och utveckling kring identifiering av utsläppsmanipulationer. Sommaren 2017 beviljades polisen i Danmark 1 000 000 danska kronor (DKK) (cirka 133 333 euro) i finansiering för forskning och utveckling för att upptäcka manipulation på avstånd. Polisen fick också extra finansiering på 6 000 000 DKK (cirka 800 000 euro) för övervakningen av tunga fordon 2019–2020, att användas för vidare forskning och utveckling.

Nederländerna

I Nederländernas lagstiftning finns bestämmelser om manipulation av utsläpp från fordon och påföljder för detta. Liksom i Danmark tillämpas även i Nederländerna miljözoner där tunga fordon inte får köras. Brott mot förbudet kan leda till böter.

Förbjuden ändring av miljöskyddssystemet i ett fordon, vilket inbegriper manipulation av utsläpp från fordon, betraktas i Nederländerna som ett miljöbrott som kan medföra böter på högst 20 500 euro eller högst två års fängelse. För närvarande kan lastbilsägare som manipulerat systemet för efterbehandling av avgaser påföras böter på 7 000 euro, och de är dessutom skyldiga att avlägsna manipulationen och reparera fordonet så att det uppfyller kraven vid den periodiska besiktningen. En förbjuden anordning som används för utsläppsmanipulation måste avlägsnas från fordonet före den periodiska besiktningen.

Ambitionen med såväl Danmarks som Nederländernas lagstiftning är att eliminera utsläppsmanipulation av fordon, och i bägge länderna är påföljderna för sådana handlingar kännbara. I båda länderna är påföljderna för utsläppsmanipulation betydligt strängare än påföljderna enligt gällande lag i Finland.

5.2.2 Främjande av automatisering av transporter

Att främja testning av automatiserade system är en fråga som avgörs nationellt, och staterna har gått in för mycket varierande krav på testning och försök. Därför är det svårt att hitta direkta jämförelseobjekt och exempel som eventuellt kan utnyttjas. Allmänt taget anges i Finlands lagstiftning i internationell jämförelse relativt fria och flexibla ramar för testning och försök, och förfarandet har i hög grad baserats på processen mellan Transport- och kommunikationsverket

och den som ansöker om provnummerintyg. Den låga tröskeln till myndigheterna och det flexibla förfarandet måste betraktas som en av Finlands styrkor när det gäller att främja automatisering, och dessa drag bör bevaras. Samtidigt ökar de föreslagna bestämmelserna processens transparens och förutsägbarhet såväl i Finland som för internationella aktörer.

I Tyskland och Frankrike utfärdades 2018–2021 särskilda bestämmelser om automatiserade fordon. I båda länderna finns också bestämmelser som gäller testning.

I Tyskland stiftades 2018 en lag om automatiserad körning och 2021 en lag om autonom körning. I den tyska indelningen förefaller automatiserad körning avse situationer där det i fordonet finns en människa som tidvis är förare. Med autonom körning verkar man närmast avse automatiserade minibussar eller motsvarande fordon för automatiserad kollektivtrafik som rör sig utan förare på vägar som avgränsats på förhand.

Bestämmelser om testning av automatiserade och autonoma körsystem finns i lagen från 2021. Enligt den krävs myndighetstillstånd för testning. Det fordon som testas får endast användas i försökssyfte. Dessutom förutsätts det att fordonet övervakas under testningen. Ett automatiserat fordon övervakas av en förare med teknisk sakkunskap om fordonsutveckling, och ett autonomt fordon övervakas av en teknisk övervakare som ska vara fysiskt närvarande.

I Frankrike består försöksbestämmelserna av den s.k. Pacte-lagen från 2019 och tre författningar på lägre nivå som kompletterar den. Bestämmelserna är relativt detaljerade, men möjliggör försök med automatiserade fordon på allmänna vägar. Försök kräver tillstånd i syfte att garantera säkerheten. En förutsättning för att tillstånd ska beviljas är att föraren när som helst kan koppla bort det automatiserade körsystemet. Om det inte finns någon förare ska en förare utanför fordonet vara beredd att när som helst ta kontrollen över fordonet. Om fordonet bryter mot trafikreglerna medan ett automatiserat körsystem sköter köruppgifterna befrias föraren från straffrättsligt ansvar och tillståndsinnehavaren ansvarar för att betala böterna.

I Nederländerna har lagen om försök förutsatt att föraren befinner sig inne i fordonet. Det s.k. Boev (Decision on granting exemption for exceptional transport) möjliggör att föraren befinner sig utanför fordonet. I testerna har man strävat efter att undersöka också människans (förarens) beteende vid sidan av att testa tekniken. I Nederländerna har man valt en relativt försiktig linje bl.a. på grund av att testningen visat att det är mycket svårt att bedöma riskerna.

6 Remissvar

Propositionen var på remiss mellan den 6 juni och den 29 juli 2022. Begäran om yttrande sändes till ett stort antal intressentgrupper inom fordons- och transportbranschen och till myndigheterna. Det kom in yttranden från sammanlagt 44 instanser. En del av remissinstanserna uppgav att de inte hade något att yttra om propositionen. Yttrandena och ett sammandrag av dem finns på webbsidorna om beredningen av propositionen på <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM011:00/2020>.

De innehållsmässigt viktigaste iakttagelserna i yttrandena gällde följande teman:

Utsläppsmanipulation

De flesta remissinstanser förhöll sig positiva till ett förbud mot utsläppsmanipulation. Förbud och påföljder betraktades som ett viktigt steg för att förebygga utsläppsmanipulation. De föreslagna ändringarna fick omfattande understöd.

En del av remissinstanserna uppgav att de utöver ett förbud mot försäljning, användning och montering av system för utsläppsmanipulation skulle understöda ett förbud mot tjänster för utsläppsmanipulation och marknadsföring av produkter för utsläppsmanipulation (Åklagarmyndigheten, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Rahtarit ry, Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto).

Vissa tekniska kommentarer gavs om definitionen av utsläppsmanipulation. I yttrandena påpekades inexaktheter i definitionen av utsläppsmanipulation. Remissinstanserna önskade att lagstiftningen förtydligas (Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan keskusliitto, Tekniska Handelsförbundet rf, MMAF ry, Motorbit Oy och Erikoismoottori Airaksinen Ky). En del remissinstanser ansåg också att tillsynen över de föreslagna bestämmelserna om utsläppsmanipulation är besvärlig och att det förekommer överlappning med gällande bestämmelser (Suomen Motoristit ry, MMAF ry).

Utvecklingen av påföljdsbestämmelserna om utsläppsmanipulation fick allmänt understöd och betraktades som viktig för att förebygga utsläppsmanipulation. En del av remissinstanserna framförde detaljerade iakttagelser om påföljdernas belopp (Polisstyrelsen, inrikesministeriets polisavdelning, Åklagarmyndigheten, Motorbit Oy). Iakttagelser gjordes också om eventuella överlappningar mellan olika påföljder, och det framfördes önskemål om att sanktionerna klarläggs i relation till förbudet mot dubbel straffbarhet (justitieministeriet och Åklagarmyndigheten). En del remissinstanser ansåg också att det är problematiskt att bevisbördan vid utsläppsmanipulation ligger på fordonets förare eller ägare och inte på myndigheten (justitieministeriet, MMAF ry).

Remissvaren om det föreslagna påföljdskollegiet i anslutning till Transport- och kommunikationsverket var huvudsakligen positiva. I synnerhet justitieministeriet påpekade dock i sitt yttrande att inrättandet av det föreslagna kollegiet är förknippat med olika rättsliga frågor som kräver mer beredning. Finlands Transport och Logistik SKAL rf ansåg i sitt yttrande att det inte behövs något kollegium.

Bestämmelserna om påföljder för utsläppsmanipulation ändrades till vissa delar utifrån remissvaren. Förbudet mot försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation och den anknytande bevisbördan i fråga om påföljdsavgiften förtydligades. Bestämmelsen om avgift för trafikförseelse vid utsläppsmanipulation ändrades så att beloppet inte beror på omsättningen utan på fordonets massa och huruvida påföljdsavgiften påförs en fysisk eller en juridisk person. På grund av förbudet mot dubbel straffbarhet ströks i 194 § 1 mom. 13 punkten om fordonsförseelse hänvisningen till förbudet att manipulera system där förbrukningsbart reagens används, eftersom det är fråga om utsläppsmanipulation med påföljder som enligt förslaget ska regleras i 195 §. Förslaget om ett påföljdskollegium ströks ur propositionen. Bestämmelserna om ett

kollegium skulle ha förutsatt mer fortsatt beredning för att säkerställa förvaltningsövergripande konsekvens, vilket inte var möjligt i samband med beredningen av denna proposition.

Inga andra ändringar i de föreslagna paragraferna ansågs vara motiverade. Ett förbud mot försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation är ett viktigt sätt att förebygga utsläppsmanipulation och effektivisera tillsynen.

Drivkraftskonverteringar

Allmänt taget förhöll sig remissinstanserna positiva till drivkraftskonverteringar. De möjliga minskningarna av de sammanlagda utsläppen och de utökade affärsmöjligheterna i samband med konverteringar betraktades som fördelar. Samtidigt framfördes också synpunkter som ifrågasatte ändamålsenligheten i att storskaligt tillåta drivkraftskonverteringar, eftersom olika bränslen kan ha mycket olika effekter på de sammanlagda utsläppen. Säkerhetsrelaterade frågor i samband med konverterade fordon lyftes också fram, och det föreslogs att särskilda skyldigheter att visa överensstämelsen föreskrivs för konverterade fordon (Institutet för olycksinformation). I ett yttrande påpekades det också att drivkraftskonverteringar kan ge upphov till besvärliga ansvarsfrågor då man blir tvungen att utreda faktorer som har att göra med garantierna för fordon och fordonsdelar. Det påpekades också att den nedåtgående trenden i fordonsparkens genomsnittliga ålder tillfälligt kan stanna upp om drivkraftskonverteringar tillåts i stor skala, eftersom många då väljer att konvertera gamla fordon i stället för att skaffa nyare.

Utifrån yttrandena preciserades 7 a § 3 mom. om drivkraftskonverteringar så att fordonets lokala utsläpp inte får öka mer än i ringa omfattning. Inga andra ändringar i bestämmelserna ansågs behövas. Bestämmelser om de allmänna miljö- och säkerhetskraven vid konverteringar finns i 7 a § i fordonslagen. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de tekniska kraven och förutsättningarna för utförande av ändringar. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är avgränsat så att föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig nivå på skyddet av hälsan och miljön ska säkerställas. På det sättet säkerställer man att konverteringar även framöver förutsätts vara säkra och miljövänliga.

Främjande av automatisering

De förslag som gäller främjande av automatisering fick allmänt taget positiv respons. I samband med automatiseringsförsöken önskades bl.a. i fråga om den föreslagna hastighetsbegränsningen och kollektivtrafikavgränsningen i 17 § mer teknikneutralitet och flexibilitet för att möjliggöra framtida innovationer. Polisens möjlighet att övervaka testning och avbryta verksamheten ansågs vara viktig. Mer klarhet efterlystes i ansvarsfrågor som kan aktualiseras vid olyckor.

Remissinstanserna ansåg att definitionen av lätta automatiserade fordon för godstransport som en egen fordonskategori var klarläggande. Olika förslag lades fram gällande bestämmelserna om den nominella effekten, hastigheten, måtten och massan för sådana fordon. En remissinstans fäste särskild vikt vid förslaget i 52 § 2 mom. i vägtrafiklagen om att lätta automatiserade fordon för godstransport ska få användas på gångbanor under vissa förutsättningar, och föreslog att momentet preciserar i sin helhet.

Utifrån yttrandena preciserades 52 § 2 mom. i vägtrafiklagen. Ett nytt avsnitt 2.3.5 med en utredning om ansvarsfrågor och efterlevnad av trafikreglerna fogades till motiveringen. Vissa andra preciseringar gjordes också i motiveringen. Inga andra ändringar i de föreslagna paragraferna ansågs vara motiverade. Även om det allmänt taget är värt att understöda flexibilitet i lagstiftningen med tanke på framtida behov gäller de nu aktuella bestämmelserna endast en liten del av de många formerna av automatisering inom transportsektorn. Ett mer omfattande lagstiftningspaket som gäller automatisering inom vägtrafiken bereds nationellt, men det är förknippat med stora principfrågor som helst först bör avgöras på internationell nivå.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om ändring av fordonslagen

1 §. Tillämpningsområde. Det föreslås att bestämmelsen om lagens tillämpningsområde förtydligas och kompletteras. Avgränsningarna av tillämpningsområdet flyttas till en ny 1 a §. Ändringarna är tekniska och avsikten är inte att ändra lagens tillämpningsområde.

I det nya *1 mom.* förtecknas på samma sätt som i det gällande momentet viktiga frågor som omfattas av lagens tillämpningsområde. Förteckningen ändras så att den mer exakt motsvarar rubrikerna för lagens kapitel. Lagen innehåller bestämmelser om fordon som är avsedda för färd på marken och som inte löper på skenor. Den gäller tekniska krav, klassificering, godkännande för trafik, registrering, besiktning, tekniska vägkontroller, tillståndspliktiga reparationer och tillfällig användning i trafik i fråga om fordon och fordonskombinationer som används på vägar som avses i vägtrafiklagen och på andra platser. Lagen innehåller också bestämmelser om bl.a. påföljder och behöriga myndigheter.

I ett nytt *2 mom.* föreskrivs det på motsvarande sätt som i den gällande lagens 3 mom. om import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse av sådana system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och sådan utrustning som finns i nya fordon och som är avsedda för fordon.

1 a §. Avgränsning av tillämpningsområdet. Det föreslås att tillämpningsområdet förtydligas genom att en ny 1 a § med avgränsningar av tillämpningsområdet fogas till lagen. Avsikten är inte att ändra lagens tillämpningsområde.

Enligt den föreslagna *1 mom. 1 punkten* ska lagen inte tillämpas på militärfordon som avses i militärfordonslagen. Bestämmelser om militärfordon som registreras i militärfordonsregistret enligt de särskilda bestämmelserna om militärfordon finns i lagstiftningen om dem. På Försvarsmaktens fordon som registreras i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice tillämpas det som föreskrivs i fordonslagen.

Den föreslagna *1 mom. 2 punkten* motsvarar det som föreskrivs 1 § 6 mom. i den gällande fordonslagen.

Den föreslagna *1 mom. 3 punkten* motsvarar också det som föreskrivs i 1 § 6 mom. i den gällande fordonslagen, men formuleras tydligare. I takt med den tekniska utvecklingen har man

märkt att den gällande formuleringen ”förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots” kan tolkas på många olika sätt. Det centrala i bestämmelsen är att den gäller uttryckligen en fotgängare, dvs. en person som använder en sådan anordning som avses i momentet, och att anordningen inte kan användas utan att fotgängaren antingen är kopplad till den eller befinner sig i dess omedelbara närhet.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar 1 § 5 mom. i den gällande fordonslagen, men ordalydelsen och den lagtekniska utformningen förtydligas. I momentet anges de bestämmelser i fordonslagen som tillämpas på fordon som uteslutande får användas på områden som stängts av från allmän trafik. I momentet avsedda områden som är avstängda från allmän trafik och som spärras av med stängsel, bommar, kedjor eller motsvarande är t.ex. vissa arbetsplatser samt fabriks-, hamn- och lagerområden liksom stängda banor för tävlingskörning och specialsträckor för rallytävlingar samt andra motsvarande områden.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om avvikelser från tillämpningsområdet i fråga om fordon utrustade med automatiserat körsystem som används i trafik endast utifrån provnummerintyg. Det handlar om behov som föranleds av automatiseringen inom vägtrafiken. I en ny 116 a § föreslås bestämmelser om provnummerintyg för fordon utrustade med automatiserat körsystem.

På dessa fordon tillämpas enligt förslaget endast ett mycket begränsat antal bestämmelser i fordonslagen, eftersom fordonen är sådana att största delen av de normala kraven på t.ex. fordonets konstruktion, besiktning eller registrering av praktiska skäl inte kan gälla dem. Det är ändå viktigt att det allmänna säkerhetskrav som ingår i 3 § också gäller sådana fordon. Rent allmänt utgör sådana fordon ingen fara för trafiksäkerheten. Automatisering testas med provnummerskyltar med ett synnerligen begränsat antal fordon, och myndigheten går igenom säkerheten vid sådan testning tillsammans med den som ansöker om provnummerintyg. Lätta automatiserade fordon för godstransport är i sin tur lätta anordningar som färdas med låg hastighet.

Skyldigheten enligt 12 § att säkerställa att fordonet är trafikdugligt gäller också sådana fordon. De behöver dock inte registreras och besiktas, och till den delen gäller skyldigheterna enligt 12 § alltså inte dem. De krav på fordonets konstruktion, manöverorgan och utrustning som anges 13 § utsträcks till vissa fundamentala delar, t.ex. kravet på en pålitlig och funktions säker styrinrättning, till att gälla även automatiserade fordon.

I 119 § i fordonslagen föreskrivs det att provnummerintyg och förflyttningstillstånd ska medföras i fordonet under körning. Bestämmelsen gäller i sin ändrade form även fordon som är utrustade med automatiserade körsystem. Genom bestämmelserna säkerställs myndighetens möjligheter att vid behov utföra vägkontroller enligt 165–167 § och meddela körförbud enligt 198 §.

Dessutom föreslås vissa delar av det straffrättsliga ansvar som gäller fordonsförseelse i 194 § och de av strafflagens bestämmelser som avses i 196 § gälla fordon som är utrustade med automatiserat körsystem.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs det om lagens avvikande tillämpningsområde i fråga om lätta automatiserade fordon för godstransport. Lätta automatiserade fordon för godstransport utgör en ny fordonskategori som det föreskrivs om i den föreslagna nya 29 a §.

Även på dessa fordon tillämpas enligt förslaget endast ett mycket begränsat antal bestämmelser i fordonslagen, eftersom fordonen är sådana att största delen av de normala kraven på t.ex. fordonets konstruktion, besiktning eller registrering av praktiska skäl inte kan gälla dem. Det är dock viktigt att det allmänna säkerhetskravet i 3 § och skyldigheten enligt 12 § att säkerställa att fordonet är trafikdugligt också gäller sådana fordon. Även de krav på fordonets konstruktion, manöverorgan och utrustning som anges i 13 § utsträcks till vissa fundamentala delar, t.ex. kravet på en pålitlig och funktionssäker styrinrättning, till att gälla automatiserade fordon. Transport- och kommunikationsverket ska dock enligt förslaget få meddela preciserande tekniska föreskrifter om detta, eftersom sådana fordon i hög grad kan avvika från det som vi är vana med.

I vissa fall omfattas också lätta automatiserade fordon för godstransport av straffrättsligt ansvar. Körförbud kan också meddelas för sådana fordon, och då måste myndigheten tillämpa sådana andra behövliga metoder som nämns i 198 § 1 mom. i stället för att avlägsna registreringsskyltarna eller omhändertaga intyget. Ett körförbud kan bli aktuellt t.ex. om ett lätt automatiserat fordon för godstransport inte uppfyller Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av det nya 29 a § 2 mom.

2 §. Definitioner. Till paragrafen fogas de nya punkterna 3 a, 32 a och 42 a. Vissa språkliga ändringar och andra preciseringar görs dessutom i 5, 7, 19, 23 och 54 punkten.

Till definitionerna fogas som *3 a punkten* en definition av begreppet automatiserat körsystem. Den motsvarar ordagrant definitionen i Wienkonventionen om vägtrafik. Ändringarna i konventionen har godkänts i FN, och de trädde i kraft i juli 2022. Samtidigt togs också en definition av dynamisk kontroll in i Wienkonventionen om vägtrafik. Med dynamisk kontroll avses utförande i realtid av alla de operativa och taktiska funktioner som krävs för att framföra fordonet. I detta ingår att kontrollera fordonets rörelser i sidgående och längsgående riktning, iaktta vägen, reagera på händelser i vägtrafiken samt planera och signalera manövrar. I det här skedet föreslås det inte att en definition av dynamisk kontroll tas in i fordonslagen eftersom termen tills vidare inte används i bestämmelserna.

I definitionerna preciseras *5 punkten* så att förhandsanmälan gäller icke färdigbyggda, färdigbyggda och nya fordon.

I *7 punkten* görs en precisering i och med att de felaktiga orden ”i Finland” stryks.

Ett skrivfel i *19 punkten* korrigeras genom att ordet kombinerade ersätts med ”som kombinerats”.

Paragrafens *23 punkt* om kopplingsbesiktning förtydligas.

I den nya *32 a punkten* definieras utsläppsmanipulation. Med utsläppsmanipulation avses en sådan avsiktlig ändring av ett system för avgasefterbehandling eller för motorkontroll i ett fordon som gör att den miljöbelastning som fordonet ger upphov till sammantaget är större efter ändringen än före den. Även ändringar i programvaran är utsläppsmanipulation.

I den nya 36 a punkten definieras militärfordonsregister som det register som avses i 14 § i det förslag till lag om militärfordon som bereds vid försvarsministeriet.

En definition av elektroniskt intyg om överensstämmelse fogas till paragrafen i den nya 42 a punkten. Med termen avses ett intyg om överensstämmelse i strukturerad elektronisk form enligt ramförordningarna.

En hänvisning till lagen om ordnande av enskilt godkännande (958/2013) fogas som precisering till 54 punkten.

6 a §. Försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation. Paragrafen är ny. Avsikten med bestämmelserna är att ingripa i den öppna och yrkesmässiga försäljningen av utsläppsmanipulation. Målet är att förbjuda försäljning och montering av system som används för att manipulera avgasutsläpp. Ambitionen är alltså att förebygga utsläppsmanipulation. Den nya paragrafen behövs eftersom förbudet mot försäljning enligt den gällande 6 § gäller system, delar och komponenter som omfattas av olika krav på typgodkännande och överensstämmelse. Utsläpp kan dock manipuleras med program och koder som inte är föremål för marknadskontroll eller krav på typgodkännande.

Enligt 1 mom. får en ekonomisk aktör inte sälja eller montera ett sådant system för avgasefterbehandling eller motorkontroll i ett fordon som används i trafik som medför att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Enligt 2 mom. ska den ekonomiska aktören kunna visa att monteringen i fordonet av en produkt, en anordning eller ett system som säljs eller monteras och som avses i 1 mom. inte leder till att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms. Transport- och kommunikationsverket föreslås vara tillsynsmyndighet. Transport- och kommunikationsverket får utöva tillsyn genom att begära utredningar av den ekonomiska aktören.

Enligt gällande lagstiftning ska ett motordrivet fordon godkännas vid ändringsbesiktning innan det används i trafik bl.a. om fordonets konstruktion har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets utsläpp. Om förbjudna ändringar har gjorts i fordonet förs det av logiska skäl oftast inte till ändringsbesiktning. De föreslagna bestämmelserna i denna paragraf behövs eftersom utredningar visat att fordon vanligen inte förs till ändringsbesiktning efter att de har genomgått utsläppsmanipulation, som är en förbjuden ändring av ett fordon. Detta leder till att utsläppsmanipulation inte upptäcks. I praktiken säljs produkter och tjänster med koppling till utsläppsmanipulation så att "Får inte användas i vägtrafik" eller "Fordonet måste ändringsbesiktas" nämns i samband med både försäljning och montering. Samtidigt finns det företag som marknadsför sina manipulationstjänster öppet utan att nämna att produkterna inte är avsedda för vägtrafik. Ambitionen med de nya bestämmelserna är att flytta över ansvar på de företag som erbjuder utsläppsmanipulation, så att inte enbart förarna, ägarna och innehavarna bär ansvaret. För förbjuden försäljning eller montering påförs en påföljd i enlighet med 189 § 6 punkten.

I 3 mom. finns preciserande bestämmelser om hur en ekonomisk aktör kan visa den överensstämmelse som avses i paragrafen. Som tillräckligt bevis på överensstämmelse betraktas ett EU-typgodkännandeintyg som utfärdats av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland. Som bevis på överensstämmelse betraktas också en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig eller den tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet.

7 §. Tekniska krav för fordon. Bestämmelserna motsvarar huvudsakligen det rådande rättsläget, men det föreskrivs tydligare än förr om de allmänna tekniska kraven för fordon. Paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar paragrafens nya innehåll. Bestämmelserna om ändring av fordon flyttas till en ny 7 a §. Det beaktas tydligare än tidigare att fordonets delar, system, komponenter och separata tekniska enheter hör till bestämmelsens tillämpningsområde. I fortsättningen föreskrivs det närmare i 7 a § om förutsättningarna för att ändra drivkraften i ett fordon.

I 1 mom. finns grundläggande bestämmelser om nivån på de tekniska krav som ett fordon måste uppfylla för att godkännas för trafik och användas i trafik. Det föreslås inga ändringar i huvudregeln, enligt vilken ett fordon ska uppfylla åtminstone de bindande tekniska krav som tillämpades i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Det är typiskt att även den lägsta kravnivån höjs i takt med att fordonstekniken utvecklas, och därför preciseras bestämmelsen om den etablerade men i viss mån mångtydiga principen om tillämpning av de tekniska krav som har trätt i kraft efter det första ibruktagandet av fordonet. Dessa krav får alltid tillämpas i stället för de krav som gällde vid tidpunkten för ibruktagandet, om inte något annat föreskrivs. Ett fordon får alltså ändras så att det antingen helt eller delvis uppfyller nyare krav än de som gällde vid tidpunkten för ibruktagandet.

Bestämmelsen överensstämmer med gällande tillämpningspraxis och avsikten är att tillåta nyare tekniska lösningar även i äldre fordon utan administrativt betungande förfaranden som t.ex. undantagstillstånd.

De grundläggande bestämmelserna utgör utgångspunkten för t.ex. reglerna om överensstämmelse för fordon som importerats begagnade och om ändring av fordon. I fråga om överensstämmelsen hos delar, system, komponenter och separata tekniska enheter i begagnade fordon anges det liksom i de tidigare bestämmelserna att deras naturliga slitage får beaktas vid bedömningen av överensstämmelsen med kraven om det inte har mer än ringa inverkan på fordonets säkerhet och miljöegenskaper. Bestämmelsen behövs eftersom de tekniska kraven för fordon gäller nya fordon och det i kravnivån beaktas att egenskaperna i viss mån försämras vid normal användning av fordonet. Försämringarna beror t.ex. på att bromsarnas friktionsytor slits, ljuddämpningsmaterialets egenskaper försvagas eller ytorna på fönster och strålkastare blir matta. Bestämmelser om de tillåtna gränserna för naturligt slitage finns t.ex. i bestämmelserna om periodisk besiktning. Fordonet behöver inte motsvara ett nytt, men naturligt slitage godkänns endast till en viss gräns. Exempelvis ett avgasrörs funktion kan försämras utan särskilda aktiva åtgärder, t.ex. så att avgassystemets ljuddämpningsegenskaper och reningsegenskaper försämras. Då ska det kunna fastställas gränsvärden som godtagbara ändringar inte får överskrida. Bestämmelsen klargör också att man t.ex. vid kollisionsreparationer får använda delar från begagnade fordon om delarna motsvarar de skadade delarna och är i gott skick, även om de inte längre helt uppfyller kraven för nya delar.

Paragrafens 2 mom. är nytt. I enlighet med utgångspunkterna för ömsesidigt erkännande motsvarar bestämmelsen nuläget men minskar tolkningsmöjligheterna och klarlägger att fordon som har EU- eller EG-typgodkänts eller beviljats enskilt EU-fordonsgodkännande och som inte har ändrats till de delar som granskats vid ett sådant godkännande, dvs. som fortfarande uppfyller villkoren för godkännandet, också anses uppfylla kraven i 1 mom.

Paragrafens 3 mom. är nytt. I momentet klarläggs vilka tekniska krav som tillämpas på ett fordon som har ändrats så att kategoriseringen av fordonet ändras. Då ska fordonet uppfylla de i 1 mom. avsedda tekniska kraven i den nya kategorin och underkategorin. Tillämpningen, som baseras på tolkningen av de gällande bestämmelserna, ändras inte, utan bestämmelsen preciserar utgångspunkterna för bedömningen av överensstämmelse för fordon som har ändrats så att de har flyttats till en ny kategori eller underkategori. Om t.ex. en moped ändras till en bil räcker det inte med att fordonet efter ändringen uppfyller de tekniska kraven på mopeder, utan fordonet förutsätts uppfylla de tekniska kraven på bilar.

Paragrafens 4 mom. är nytt. Momentet innehåller nya bestämmelser som beaktar det behov av att uppdatera fordonets egenskaper under dess livscykel som har uppstått i och med att automatisering och system för förarassistans har blivit vanligare i fordon. Exempelvis E-reglementet 155 om cybersäkerhet, som är förpliktande för Finland, gäller bilar och vissa släpvagnar. E-reglementet är avsett att genom den nya allmänna säkerhetsförordningen bindande gälla nya fordonstyper från och med den 6 juli 2022 och fordon som tas i bruk från och med den 7 juli 2024. Detta E-reglemente förutsätter nya bestämmelser som avviker från den etablerade utgångspunkten i 1 mom. och som beaktar också kraven under fordonets livscykel, som är tvingande för fordonet i fråga. Framöver ska fordonet uppdateras så att det överensstämmer med de gällande kraven på dess egenskaper, och det ska inte vara tillåtet att hänvisa till att de krav som gällde vid det första ibruktageandet uppfylls. Eftersom ett fordon som inte uppdateras på det ovan beskrivna sättet kan utgöra en säkerhetsrisk föreslås det att fordon som inte uppdaterats inte ska få användas i trafiken. Bestämmelsen tillämpas t.ex. om tillverkaren inte fullgör sina skyldigheter eller om fordonets ägare trots uppmaningar inte låter uppdatera sitt fordon.

I 5 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav som avses i paragrafen och de undantag som gäller dem.

7 a §. Ändring av fordon. Paragrafen är ny. Den innehåller bestämmelser om ändring av fordon som tidigare fanns i 7 §. I 1 mom. föreskrivs det om den allmänna huvudprincipen för ändring av fordon, enligt vilken fordonet också efter ändringen huvudsakligen ska uppfylla de allmänna tekniska kraven i 7 §, vilket förutsätter att ändringen inte har mer än ringa inverkan på fordonets säkerhet eller miljöegenskaper.

I 4 § i fordonslagen finns bestämmelser om skyldigheten att avhjälpa brister och fel i ett fordon. I regel får ett fordon inte användas i trafik förrän sådana observerade brister och fel som påverkar säkerheten eller miljöegenskaperna har avhjälpats. Att avhjälpa innebär att återställa fordonet i samma skick som innan bristen eller felet framkom. Annars är det fråga om ändring av fordonet.

I momentet bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela föreskrifter om alternativ till de tekniska krav som avses i 7 § 1 mom. Fordonets användningsändamål och de praktiska möjligheterna att genomföra ändringarna ska beaktas i föreskrifterna. Transport- och kommunikationsverket bemyndigas också att meddela föreskrifter om ytterligare krav för att säkerställa att fordonet är säkert och de negativa miljökonsekvenserna små efter ändringen. De ytterligare kraven syftar till att begränsa den försämring av trafiksäkerheten som ändringen uppskattas leda till. De ytterligare kraven kan också gälla ändringar som påverkar fordonets utsläpp eller säkerhet, men som det saknas allmänna bestämmelser om.

I 2 mom. föreskrivs det om miniminivån för de tekniska kraven på en del, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller en egenskap som läggs till fordonet under dess livscykel, vilket avgränsar tillämpningsområdet för de krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet. Miniminivån granskas inte enligt tidpunkten för det första ibruktagandet, utan det som avgör är bestämmelserna om den del, det system, den komponent, den separata tekniska enhet eller den egenskap som lagts till. En del, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller en egenskap som lagts till i efterhand ska uppfylla de tekniska krav som tillämpas eller har tillämpats på sådana i Finland. Genom bestämmelsen försöker man garantera att fordonet inte med hänvisning till miniminivån för de tekniska kraven vid tidpunkten för ibruktagandet utrustas med nya delar, system, komponenter, separata tekniska enheter eller egenskaper av dålig kvalitet eller med säkerhetsegenskaper som till följd av den tekniska utvecklingen redan är bristfälliga. Genom bestämmelsen försöker man också garantera att inga delar, system, komponenter, separata tekniska enheter eller egenskaper läggs till fordonet om de utan andra tillräckliga funktioner för att garantera säkerheten orsakar en i 3 § avsedd fara. Ett exempel är automatiserad styrning, som också förutsätter att ett automatiserat bromssystem installeras i fordonet.

I 3 mom. finns bestämmelser om utgångspunkterna för ändring av drivkraften i ett fordon. Bestämmelsen är ny och avsikten är att förenhetliga och klarlägga de gällande nationella bestämmelserna om ändring av drivkraften i ett fordon. Bestämmelsen ersätter 16 § 2 mom. i den gällande lagen. De gränsvärden som avses i 16 § 2 mom. i den gällande lagen ska förbli utgångspunkten på det sätt som bestämmelserna nu har tillämpats, men en viss flexibilitet tillåts i bedömningen för att konverteringar ska kunna tillåtas i större skala. Vid sidan av miljökonsekvenserna fäster man vikt vid ändringarnas säkerhetskonsekvenser och säkerhetsrisker. Med den nya bestämmelsen blir kopplingen mellan bestämmelserna om de tekniska förutsättningarna för ändring av drivkraften och bl.a. förslagen om konverteringsstöd samt omnämningarna i regeringsprogrammet tydligare än tidigare.

Framöver ska det vara tillåtet att ändra drivkraften i ett fordon även om fordonet inte efter ändringen uppfyller eller har bevisats uppfylla de miljörelaterade krav som avses i 7 § 1 och 3 mom. Då förutsätts det dock att den miljöbelastning som användningen av fordonet ger upphov till sammantaget är mindre efter ändringen än före den och att fordonets lokala utsläpp inte ökar mer än i ringa omfattning. Avsikten är inte att bestämmelsen med miljömålen som förevändning ska möjliggöra enskilda avvikelsegrunder som uppenbart kan uppfattas strida mot den allmänna rättskänslan och ha en allmän karaktär. De förutsättningar som anges i bestämmelsen uppfylls t.ex. inte på den grunden att fordonet i praktiken används mindre efter ändringen och att belastningen på miljön därför minskar.

Det går inte heller att effektivt hänvisa till minskad bränsleförbrukning som en grund som kompenserar för ökade lokala utsläpp. Lokala utsläpp är framför allt kväveoxider (NO_x) och partikelutsläpp (PM). I princip får de lokala utsläppen öka så att de överstiger de generellt tillåtna värdena endast om inga andra ändringar görs som påverkar fordonets miljöegenskaper, och om det kan motiveras på ett hållbart sätt att den ändring som leder till ökade lokala utsläpp minskar miljöbelastningen. Inte heller då får de lokala utsläppen öka mer än i ringa omfattning. Exempelvis får ändringar som påverkar fordonets effekt inte beaktas som grunder vid bedömningen av miljöbelastningen. Däremot kan en konvertering av ett fordon till drift med ett bränsle som baseras huvudsakligen på förnybara råvaror komma i fråga som en omständighet som talar för minskad miljöbelastning, även om de fordonsspecifika lokala utsläppen efter ändringen ökar måttligt eller de lokala utsläppen ökar när fordonet kallstartas. Förutom att tillåta en ökning av lokala utsläpp som korrelerar positivt med miljökonsekvenserna kan man med stöd av bestämmelsen t.ex. i framtiden effektivare utnyttja utsläpp från boskapsskötsel vid tillverkning av biobränslen.

Enligt 4 mom. är utsläppsmanipulation som utförts på ett fordon som används i trafik en förbjuden ändring av fordon. Avsikten är att momentet ska klarlägga rättsläget, som har varit oklart och tillåtit varierande tolkningar.

Det framgår inte entydigt av den gällande fordonslagen att utsläppsmanipulation är förbjudet, och det har inte angetts tydligt i lagstiftningen vem som ansvarar för sådan verksamhet. Därför finns det skäl att införa ett uttryckligt förbud mot utsläppsmanipulation i fordonslagen. Med utsläppsmanipulation avses enligt förslaget en sådan avsiktlig ändring av ett system för avgas efterbehandling eller för motorkontroll i ett fordon som gör att den miljöbelastning som fordonet ger upphov till sammantaget är större efter ändringen än före den. Med utsläppsmanipulation avses en ändring som utförs efter att fordonet har tagits i bruk utan ändringsbesiktning eller med komponenter som inte är godkända. Utsläppsmanipulation påverkar i synnerhet fordonets lokala utsläppsmängd. Lokala utsläpp är framför allt kväveoxider (NO_x) och partikelutsläpp (PM). Utsläppsmanipulationer kan utföras på fordonets system för efterbehandling av avgaser och på motorkontrollen. De delar som oftast manipuleras är partikelfiltret som renar fordonets avgaser (DPF, GPF), trevägskatalysatorn (en avgasrenare för fordon med ottomotor), den selektiva katalytiska reduktionstekniken (SCR), avgasåtercirkulationen (EGR) och motorkontrollenheten (ECU).

I 5 mom. föreskrivs det om en möjlighet för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de i 3 mom. avsedda tekniska krav på delar och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser samt om förutsättningarna för utförande av ändringar som avses i momentet. Föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska uppnås och en tillräcklig nivå på skyddet av hälsan och miljön säkerställas. Bemyndigandet att meddela föreskrifter motsvarar huvudsakligen det som föreskrivs i 16 § 6 mom. i den gällande lagen, men till bestämmelsen fogas ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om förutsättningarna för ändring av ett fordons drivkraft.

I 6 mom. föreskrivs det på samma sätt som i nuläget att Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om de tekniska kraven för ändring, reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordons konstruktion och om de utredningar som krävs i fråga om dem

samt om sådana smärre undantag och alternativa krav som av ändamålsenlighetsskäl tillämpas vid påvisande av överensstämmelse med kraven och i fråga om kraven vid registreringsbesiktning och ändringsbesiktning. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen och de alternativa kraven medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

I 7 mom. föreskrivs det om rätten för tekniska granskningsavdelningen vid Huvudstaben att utfärda närmare föreskrifter om sådana små tekniska avvikelser hos i registret införda fordon vid Försvarmakten som behövs på grund av Försvarmaktens uppgifter eller fordonets specifika användningsändamål. Med fordon vid försvarmakten avses fordon som Försvarmakten äger eller innehar varaktigt. Bemyndigandet att meddela föreskrifter gäller fordon vid Försvarmakten som registreras i trafik- och transportregistret. Bestämmelser om militärfordon som registrerats i militärfordonsregistret enligt de särskilda bestämmelserna om militärfordon finns i militärfordonslagen. De smärre tekniska undantag som avses i momentet kan t.ex. handla om att en positioneringsfunktion som normalt finns i fordonet avlägsnas eller att fordonet förses med pansar som påverkar omfattningen av de typgodkännanden som beviljats för fordonet så lite att det inte påverkar trafiksäkerheten nämnbart. Smärre undantag kan också vara smärre tekniska undantag i fordonets färdskrivare. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

13 §. Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Lätta automatiserade fordon för godstransport fogas till 2 mom. 2 och 10 punkten. Till 5 mom. fogas en hänvisning till 7 § 1–5 mom. om de tekniska kraven på fordon. I regel ska fordonet uppfylla de allmänna krav som anges där.

14 §. Undantag från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Det föreslås att 2 mom. 1 punkten ändras så att termen militärfordon stryks och ett omnämmande av Försvarmaktens fordon fogas till momentet. Bestämmelser om militärfordon kommer framöver att finnas i militärfordonslagen, och därför blir hänvisningen till militärfordon i denna punkt onödig. Vissa av Försvarmaktens fordon omfattas av fordonslagen och är registrerade i trafik- och transportregistret. I bakgrunden kan det t.ex. finnas ett behov av att skydda fordonet så att det inte kan identifieras. Användning av sådana fordon för att utföra Försvarmaktens uppgifter kan kräva att hastighetsbegränsaren avlägsnas.

Det föreslås tekniska ändringar i 3 mom.

16 §. Begränsning av energi- och miljökonsekvenser. Paragrafens 2 mom. upphävs.

17 §. Undantag från kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser och på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Det föreslås att en ny 3 punkt fogas till 2 mom. Samtidigt blir momentets gällande 3 punkt 4 punkt. Momentets 1 och 2 punkter förblir oförändrade.

Den föreslagna nya 3 punkten har att göra med automatiseringsutvecklingen i vägtrafiken. Spjutspetsen i utvecklingen är för närvarande de automatiserade s.k. minibussar som är fjärrstyrda och trafikerar förhandsbestämda rutter eller områden. Dessa fordon passar inte in i de gällande fordonskategorierna eftersom de har ståplatser, men de är ändå betydligt mindre än

vanliga bussar. Förslaget har begränsade konsekvenser eftersom det är fråga om ett undantagstillstånd för ett eller flera fordon som specificeras separat. Med undantagstillstånd främjas försök och testning med automatisering och en successiv övergång till tjänsteproduktion.

De närmaste åren kommer sannolikt att medföra EU-reglering som gör det möjligt att typgodkänna automatiserade minibussar. Då kan den nu föreslagna ändringen bli onödig. Undantagstillstånd som beviljas med stöd av bestämmelsen föreslås därför vara begränsade till högst fyra år. Fordonens högsta tillåtna hastighet begränsas till 30 kilometer i timmen för att säkerställa de många cyklisternas och fotgängarnas säkerhet i de livligt trafikerade områden där automatiserade minibussar ofta sätts in.

18 §. *Krav på fordon som begagnade förts in i landet.* Hänvisningarna i 1 mom. uppdateras så att de gäller den nya 7 a § och kraven i 7 § 1 mom. och 7 a § 1 mom. Till 2 mom. fogas ett omnämmande av att inte heller fordon som har beviljats enskilt EU-fordonsgodkännande behöver föras till enskilt godkännande i Finland.

29 a §. *Lätta automatiserade fordon för godstransport.* Till lagen fogas den nya fordonskategorin lätta automatiserade fordon för godstransport. De är lätta elfordon utrustade med ett automatiserat körsystem. Det automatiserade körsystemet sköter fordonets dynamiska köruppgifter. Vanligen fjärrstyrs fordonet på något sätt för att t.ex. hjälpa körsystemet när det har problem med att identifiera vissa situationer. Lätta automatiserade fordon för godstransport rör sig långsamt och enligt förslaget ska deras motoreffekt begränsas.

Enligt 1 mom. motsvarar ett i paragrafen avsett fordon till sin konstruktion ett lätt elfordon enligt 29 § i fordonslagen, förutom att den största konstruktiva hastigheten är 15 kilometer i timmen. Hastighetsbegränsningen gör det möjligt att i framtiden ta i bruk också lätta fordon för godstransport som används på gång-, cykel- och mopedvägar. De fordon som tagits i bruk 2022 är tills vidare sådana som rör sig i promenadhastighet. Så långsamma fordon för godstransport tillåts även framöver på gångbanor genom en ändring av 52 § 2 mom. i vägtrafiklagen. Det bör noteras att hastigheterna för olika fordon för godstransport även i fortsättningen kan begränsas på andra ställen i lagstiftningen om det behövs.

Tekniken utvecklas ständigt, och fordonen är sådana att största delen av de normala kraven på t.ex. fordonets konstruktion, besiktning eller registrering av praktiska skäl inte kan gälla dem. I paragrafen anges det ändå att kraven i 13 § 2 mom. 1–5 och 10 punkten måste uppfyllas. Dessa krav är 1) en pålitlig och funktionssäker styrinrättning, 2) en färd broms, 3) däck och fälgar eller band eller medar som motsvarar den belastning de utsätts för, 4) ett brandsäkert bränslesystem och elsystem, 5) behövliga strålkastare och lyktor, reflektorer och reflekterande identifieringsskyltar samt 10) en ljudsignalanordning. Det anges också att fordonet till mått och massa ska vara sådant att det inte orsakar olägenhet eller fara för andra trafikanter. I lagen begränsas inte måtten och massorna närmare eftersom olika typer av lätta automatiserade fordon för godstransport för olika ändamål kan komma att tas i bruk.

I 2 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om krav på vissa tekniska egenskaper för lätta fordon för godstransport. Före-

skrifter är en regleringsnivå som möjliggör flexibilitet då automatiseringsutvecklingen är förknippad med stor osäkerhet. Med hjälp av föreskrifter kan man snabbt reagera på det sätt som krävs bl.a. för att garantera trafiksäkerheten.

Den föreslagna formuleringen tillåter flexibilitet om det behövs i framtiden, eftersom de automatiserade fordonen för godstransport kan vara mycket olika och ha olika ändamål. Då kan också de tekniska kraven på fordonen variera. Exempelvis kan också en elmotor som garanterar tillräcklig retardation godkännas som färdbröms för mindre fordon, t.ex. lätta elfordon.

30 §. Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon. Det föreslås att *1 mom.* ändras så att som räddningsbil också betraktas andra fordon i kategori M eller N som innehas av ett välfärdsområdes räddningsverk eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av Räddningsinstitutet eller av en flygplatsoperatör och som används uteslutande för uppgifter inom räddningsväsendet.

32 §. Utryckningsfordon. Paragrafen ändras så att hänvisningen till Försvarsmaktens räddningsbilar samt Försvarsmaktens ambulanser och militärpolisfordon stryks. I fortsättningen kommer bestämmelser om dessa fordon att finnas i militärfordonslagen, och därför behöver de inte längre nämnas i paragrafen. Till paragrafen fogas ett omnämnande av Försvarsmaktens utryckningsfordon.

66 §. Tillsyn över överensstämmelse med kraven vid produktion. I *4 mom.* görs en teknisk korrigerings så att också bestämmelser om skyldigheten att bedöma EG-typgodkännande fogas till momentet. Dessutom görs det en korrigerings i språkdräkten i *7 mom.* I *8 mom.* görs en teknisk korrigerings så att även EG-typgodkända fordon beaktas i bemyndigandet att meddela föreskrifter. Exempelvis ramförordningen om bilar och släpfordon till dem gäller i regel nya fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde. Enligt artikel 89 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ska förordningen på vissa villkor inte ogiltiggöra bl.a. helfordonstypgodkännande. Det innebär att tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven utövas också för EG-typgodkännande av fordonskategorier som omfattas av förordningens tillämpningsområde, och tillsynen styrs i första hand med stöd av bestämmelserna om godkännandet.

78 §. Beviljande av enskilt godkännande. I *1 mom.* görs en precisering som förtydligar att enskilt godkännande gäller ett nytt fordon också när ett typgodkänt fordon i kategori M, N eller O förs till enskilt godkännande.

Innehållet i *2 och 3 mom.* ändras inte, men författningsnumret stryks ur hänvisningen i *3 mom.* eftersom det nämns redan i *2 §.*

80 a §. Tillverkarens ansvar vid enskilt godkännande. I denna nya paragraf finns bestämmelser om tillverkarens ansvar vid sådant enskilt godkännande som avses i *2 § 54 punkten.* Termen enskilt godkännande som definieras i fordonslagen motsvarar till innehållet termen nationellt enskilt fordonsgodkännande i den i *2 § 3 punkten* definierade ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. I artikel 3.6 i den förordningen definieras nationellt enskilt fordonsgodkännande som enskilt fordonsgodkännande. I ramförordningen om bilar och släpfordon till dem

föreskrivs det inte heltäckande om tillverkarens ansvar vid nationellt enskilt fordonsgodkännande, och därför tas bestämmelser om tillverkarens ansvar vid enskilt godkännande in i fordonslagen. Med tillverkare avses i artikel 3.40 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem avsedda tillverkare. Nationella bestämmelser behövs i synnerhet för att precisera hur ansvaret fördelas mellan tillverkarna vid enskilt godkännande. Enligt de föreslagna bestämmelserna tillämpas på tillverkarens ansvar vid enskilt godkännande huvudsakligen det som i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem föreskrivs om tillverkarens ansvar vid enskilt EU-fordonsgodkännande, som också är ett i artikel 3.6 i den förordningen avsett enskilt fordonsgodkännande.

I 1 mom. finns de grundläggande bestämmelserna om tillverkarens ansvar vid enskilt godkännande. Trots att också någon annan än fordonets tillverkare kan ansöka om enskilt godkännande enligt artikel 45.2 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem är det i princip fordonets tillverkare som ansvarar för att fordonet överensstämmer med kraven. I momentet föreslås bestämmelser om att varje tillverkare vid enskilt godkännande ansvarar för fordonets överensstämmelse med kraven i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och den utrustning som har lagts till eller ändrats efter godkännandet av den föregående etappen av tillverkningen av fordonet. I det här sammanhanget tolkas ändring extensivt så att t.ex. ändringar i programvaran och indirekta effekter på överensstämmelsen med kraven betraktas som ändringar. Exempelvis behöver strålkastare ofta flyttas efter att överbyggnaden lagts till eftersom kraven på placering avser fordonets maximala mått, som kan ändras i samband med att överbyggnaden byggs.

I 2 mom. finns preciserande bestämmelser om det intyg som ska fogas till ansökan om enskilt godkännande när någon annan än tillverkaren ansöker om enskilt godkännande. Enligt momentet ska ett av tillverkaren eller tillverkarens representant utfärdat intyg av vilket fordonets tillverkare framgår och en utredning över tillverkningssskedena fogas till ansökan om någon annan än tillverkaren söker enskilt godkännande. Syftet är att bestämmelsen ska bidra till ett proportionerligt ansvar för fordonstillverkaren och att tillverkaren ska vara mer medveten om sitt ansvar t.ex. när fordonet blir föremål för efterhandsåtgärder inom ramen för marknadskontrollen.

Transport- och kommunikationsverket bemyndigas dessutom att vid behov meddela närmare föreskrifter om innehållet i intyget. Bemyndigandet att meddela föreskrifter kan tillämpas om det uppstår oklarheter t.ex. i fråga om vem som får utfärda intyget eller hur man kan försäkra sig om att intyget omfattar den aktuella tillverkningsetappen.

I 3 mom. föreskrivs det om tillverkarens ansvar vid godkännandet. I ramförordningen om bilar och släpfordon till dem har tillverkarens ansvar preciserats jämfört med den tidigare regleringen när det gäller godkännande av fordon och även överensstämmelsen vid körning. I momentet förutsätts att varje tillverkare ansvarar för att fordonet vid den aktuella tillverkningsetappen har tillverkats i enlighet med tillverkarnas instruktioner för de tidigare etapperna. Om tillverkarnas instruktioner för tidigare etapper av tillverkningen saknas eller inte skäligen kan fås, ansvarar tillverkaren vid följande etapp dessutom för de tidigare etappernas del för överensstämmelsen med kraven i fråga om system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning vilkas överensstämmelse med kraven påverkas av den tillverkarens åtgärder. En sådan situation kan uppstå t.ex. när man före den första registreringen ändrar ett fordon som godkänts som

färdigt fordon, och fordonets ursprungliga tillverkare inte har avsett eller beaktat att en sådan ändring kan göras. Då ska den tillverkare som ändrar fordonet ta ansvar för fordonets säkerhet och överensstämmelse till alla delar som ändringarna kan antas påverka.

82 §. Intyg över enskilt godkännande. Språkdräkten i 2 mom. preciseras så att beviljande av ett nytt enskilt godkännande utan att det ursprungliga godkännandenumret ändras läggs till förutsättningarna för förlängning av giltigheten för ett intyg över enskilt godkännande. Enligt det gällande 82 § 2 mom. är utgångspunkten att ett intyg över enskilt godkännande är giltigt i tre månader, men intygets giltighet kan också upphöra tidigare om ett fordon som tas i bruk första gången inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för ibruktagandet. Intygets tre månader långa giltighetstid har motiverats med att det vid registreringen av fordonet i praktiken inte längre är möjligt att kontrollera ändringar som eventuellt skett i de tekniska kraven efter att det enskilda godkännandet beviljats, även om giltighetstiden enligt ovanstående också kan upphöra, i praktiken på grund av att de tekniska kraven ändrats, före den maximala giltighetstiden löper ut. Begränsningen av intygets giltighetstid till tre månader har betraktats som en tillräcklig garanti för att fordonet ännu vid registreringen uppfyller de tekniska krav som gäller för det. Enligt gällande 2 mom. kan intygets giltighetstid dock också förlängas trots att fordonet inte har registrerats inom tre månader från det att intyget utfärdades, om fordonet trots att intyget över enskilt godkännande inte längre är giltigt uppfyller de tekniska kraven som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Eftersom giltighetstiden för ett intyg över godkännande enligt gällande 2 mom. är begränsad till högst tre månader som gardering mot ändrade tekniska krav förutsätter en i momentet avsedd förlängning av intygets giltighetstid i praktiken att ett nytt enskilt godkännande beviljas och att överensstämmelsen bedöms på nytt. Detta beaktas tydligare än tidigare i formuleringen av den föreslagna bestämmelsen. Eftersom ett godkännandenummer är en uppgift som identifierar ett fordon, och det kan uppstå missförstånd eller andra svårigheter med att identifiera fordonet senare under dess livscykel om numret ändras, fogas till momentet bestämmelser om att fordonet behåller samma godkännandenummer som i det ursprungliga intyget över enskilt godkännande.

91 §. Förhandsanmälan. Paragrafen motsvarar i huvudsak 91 § i den gällande fordonslagen. I 1 mom. finns grundläggande bestämmelser om förhandsanmälan av fordon. Till momentet fogas bestämmelser om att lämna in intyg om överensstämmelse i elektroniskt format, som är ett nytt alternativt sätt att meddela fordonets tekniska uppgifter för förhandsanmälan genom att utnyttja intyget om överensstämmelse.

I sig är det inte förpliktande att göra en förhandsanmälan om ett fordon för att få registrera det, men när en förhandsanmälan görs ska uppgifterna om fordonet anmälas till den behöriga myndigheten innan det tas i bruk för första gången i Finland, och alltså också före den första registreringen. Med tidpunkten för det första ibruktagandet avses i enlighet med 2 § 1 mom. 7 punkten i fordonslagen den dag då fordonet har registrerats första gången i Finland eller då fordonet faktiskt har tagits i bruk. Förhandsanmälan kan göras endast i fråga om typgodkända fordon vars tekniska uppgifter och godkännandeuppgifter redan har förts in i registret. Förhandsanmälan kan också göras om ett icke färdigbyggt fordon. Dessutom kan förhandsanmälan göras om typgodkända fordon vars intyg om överensstämmelse har lämnats in i form av strukturerade data i elektronisk form på det sätt som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Att intyget om överensstämmelse skickas i elektroniskt format påverkar inte de övriga allmänna

förutsättningarna för förhandsanmälningsförfarandet, utan den som gör en förhandsanmälan ska även framöver uppfylla de villkor som anges i 92 §. Även i fortsättningen förutsätts ett avtal med Transport- och kommunikationsverket.

Till paragrafen fogas ett nytt 2 *mom.* dit bestämmelserna om de uppgifter som ska uppges vid förhandsanmälan flyttas från 1 *mom.* Innehållet motsvarar bestämmelserna i den gällande lagen. I momentet görs dock språkliga ändringar så att den materiella bestämmelsen ändras till imperativ form och mer exakt än tidigare motsvarar definitionen av förhandsanmälan.

92 §. Förhandsanmälare. I 1 *mom.* stryks bestämmelsen om att förhandsanmälan förutom av fordonstillverkaren eller dennes representant också kan göras av importören. Med importör avses t.ex. i samband med ramförordningen om bilar och släpfordon till dem en fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som på marknaden släpper ut ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning som tillverkats i ett tredjeland. Definitionen i EU-lagstiftningen motsvarar inte den allmänspråkliga definitionen av importör, och därför uppdateras bestämmelsen genom att föråldrade delar stryks så att den motsvarar nuläget. Importören har i allmänhet inte heller i praktiken sådan information som tillverkaren har och som behövs för att främja en förhandsanmälan, och importören har alltså i praktiken inte haft faktiska möjligheter att göra en förhandsanmälan.

Bestämmelsen i 2 *mom.* om en registrerad kreditkund hos Tullen stryks som onödig. Registrerade kreditkunder hos Tullen har inte identifierats i lagstiftningen och bestämmelsen har alltså saknat tillämpningsområde. Bestämmelsen har inte heller kunnat tillämpas i praktiken eftersom registreringsmyndigheten inte har haft tillgång till information om eventuella kreditkundrelationer.

Paragrafens 3 *mom.* uppdateras så att bestämmelserna om att fordonets tillverkare ska ge de uppgifter som avses i momentet till förhandsanmälararen på dennes begäran stryks. I praktiken har förhandsanmälararen inte effektivt kunnat åberopa bestämmelsen. Bestämmelsen motsvarar inte nuläget eller är inte direkt tillämplig eftersom endast fordonets tillverkare anses ha rätt att bestämma till vem denne anser det vara godtagbart att lämna ut bl.a. produktinformation som utgör företagshemligheter. Det anses inte ändamålsenligt att ändra denna utgångspunkt genom en nationell bestämmelse på grunder som har att göra med myndighetsprocessen. För tydlighetens skull fogas dock fordonets tillverkare till bestämmelsen som den aktör som även framöver i första hand har tillgång till fordonets tekniska uppgifter som avses i momentet.

93 §. Förhandsanmälningsintyg. Paragrafens 1 *mom.* uppdateras så att språkdräkten motsvarar nuläget. I praktiken har förhandsanmälararen utan fallspecifik myndighetsfullmakt rätt och möjlighet att från Transport- och kommunikationsverkets e-tjänst få och skriva ut ett sådant i paragrafen avsett förhandsanmälningsintyg som en förhandsanmälare har rätt till.

Paragrafen ändras så att den motsvarar läget i praktiken. Framöver räcker det med att Transport- och kommunikationsverket gör det förhandsanmälningsintyg som utformas utifrån en förhandsanmälan tillgängligt för förhandsanmälararen. Även framöver kan man dessutom vid behov få ett förhandsanmälningsintyg på begäran.

96 §. Registreringsintyg. I 1 mom. stryks bestämmelserna om utfärdande av del I av registreringsintyget i samband med registreringsanmälan till ägare eller innehavare av sådana fordon och släpvagnar till dem vars största tillåtna massa i vägtrafiken överstiger 3 500 kilogram. I fortsättningen ska förfarandena vara enhetliga för alla fordonskategorier, och del I av registreringsintyget ska alltid utfärdas vid periodisk besiktning. Dessutom ska del I av registreringsintyget alltid utfärdas på begäran. Momentet förtydligas också med materiella bestämmelser om att del I av registreringsintyget utfärdas avgiftsfritt till fordonets ägare eller innehavare som avses i 12 § 1 mom. på dennes begäran. På samma sätt som i nuläget kan fordonets ägare eller innehavare begära en utskrift av del I av registreringsintyget antingen i Transport- och kommunikationsverkets e-tjänst på nätet eller i samband med ett personligt besök på ett besiktningställe som är avtalsregistrerare för Transport- och kommunikationsverket. Tidpunkten för begäran är inte knuten till en viss anmälnings- eller besiktningshändelse.

I 2 mom. föreskrivs det om utfärdande av del II av registreringsintyget till en i 12 § 1 mom. avsedd fordonsägare på dennes begäran. Del II av registreringsintyget ges inte till fordonets innehavare. Momentet ändras genom att bestämmelsen om att del II av registreringsintyget utfärdas på begäran till fordonets ägare endast i samband med registreringsanmälan stryks. Liksom i nuläget ska fordonets ägare även annars ha rätt att på begäran få del II av registreringsintyget. Tidpunkten för begäran är inte knuten till en viss anmälnings- eller besiktningshändelse. Fordonets ägare kan begära en utskrift av del II av registreringsintyget antingen i Transport- och kommunikationsverkets e-tjänster eller i samband med ett personligt besök på ett besiktningställe som är avtalsregistrerare för Transport- och kommunikationsverket.

112 §. Avställning. Till 3 mom. fogas enligt förslaget ett omnämmande av fordon som registrerats i militärfordonsregistret. Dessutom tillfogas en bestämmelse om att de i momentet avsedda fordonen med avvikelse från 2 mom. inte är belagda med användningsförbud. I dessa fall föranleder avställningen inte att fordonen beläggs med användningsförbud eftersom ett fordon som har registrerats i militärfordonsregistret, utomlands eller i landskapet Åland får användas i Finland med stöd av en sådan registrering. Inte heller fordon som inte längre används i trafik i Finland behöver beläggas med användningsförbud som gäller endast i Finland.

116 §. Provnummerintyg och provnummerskyltar. Paragrafens 1 mom. förtydligas så att det uttryckligen framgår att provnummerintyg beviljas på ansökan.

116 a §. Provnummerintyg för fordon utrustade med automatiserat körsystem. Till lagen fogas en ny 116 a § som preciserar förfarandet med provnummerintyg för fordon utrustade med automatiserat körsystem. Transport- och kommunikationsverket har under de senaste åren utvecklat förfaranden i anslutning till automatiseringstestning, och de uppgifter som anges i den nya paragrafen har i praktiken redan begärts i samband med förfarandet. Den föreslagna bestämmelsen ökar transparensen och rättssäkerheten för aktörerna, och säkerställer samtidigt att Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter som anges i paragrafen.

Vid ansökan om provnummerintyg behövs basuppgifter om den sökande, dvs. namn, kontaktinformation, de ansvariga personernas namn och deras kontaktinformation. Förutom sina egna kontaktuppgifter ska den sökande uppge kontaktinformationen till alla dem som är involverade

i testningen. Om den sökande själv i praktiken inte utför de egentliga testerna kan de operatörer som samarbetar med den sökande vara sådana samarbetspartner.

Med uppgifter om de fordon som används vid försöket avses i synnerhet uppgifter om fordonskategorin, fordonets hastighet, mått och massa, bromsar och styrning. Den sökande ska beskriva fordonets broms- och styrsystem om det avviker från det normala. Den sökande ska också redogöra för vilka automatiserade system som används i fordonet. Dessutom behövs uppgifter om de automatiserade system som används i fordonet. Testfordon kan vara typgodkända registrerade fordon som dock har utrustats med ny teknik, komponenter eller system med koppling till automatiserad körning som inte har godkänts för användning. Då ska den sökande så exakt som möjligt beskriva hur testfordonet avviker från ett typgodkänt och registrerat fordon. Uppgifter behövs också om eventuella begränsningar av de automatiserade systemens funktion bl.a. i fråga om förhållanden, hastighet, övrig trafik och synlighet.

Med uppgifter om föraren avses för det första basuppgifter om huruvida fordonet är avsett att köras utan mänsklig förare antingen helt eller delvis. För det andra behövs uppgifter om arrangemangen under försöket, t.ex. om en säkerhetsförare är närvarande och hur säkerhetsföraren i så fall agerar. Av ansökan ska det framgå vilka uppgifter och vilket ansvar säkerhetsföraren har t.ex. vid störningar eller farliga situationer, hur säkerhetsföraren tar över kontrollen av det automatiserade körsystemet och hur säkerheten garanteras om säkerhetsföraren av någon anledning inte får kontroll över fordonet. Om fordonet inte har någon säkerhetsförare behövs uppgifter om säkerhetsarrangemangen. Med användare hänvisas det till försök med fordon som är avsedda att kontrolleras eller styras på distans. Med användare avses t.ex. en person som fjärrstyr eller fjärrkontrollerar ett fordon. Testfordonets förare ska ha kör rätt som motsvarar fordonskategorin för det fordon som används vid testningen. Dessutom förutsätts det att testfordonets förare har fått tillräcklig introduktion och utbildning i det automatiserade fordonssystemets funktion.

Kartor över det område och de rutter som används vid försöket bör inkluderas i uppgifterna. Dessutom behövs uppgifter om bl.a. eventuella vägar som korsas och förväntade utmanande situationer, såsom livligt trafikerade vägar, korsningar med flera riktningar samt gång-, cykel- och mopedtrafik. Det behövs också en redogörelse över de leder som används, i synnerhet om andra delar än körbanan används. Om infrastrukturen ändras eller man t.ex. ansöker om undantag som gäller trafikanordningar ska detta uppges. Vanligen finns det skäl för den sökande att på förhand diskutera sina planer med kommunala tjänstemän och polisen i det område där försöket äger rum. I samband med ansökan finns det skäl att redogöra för dessa diskussioner också för Transport- och kommunikationsverket.

Med uppgifter om forskningsplanen avses i synnerhet en allmän beskrivning av forskningen och forskningsupplägget samt uppgifter om vilka frågor forskningen ska ge svar på. Det kan bl.a. vara tekniska frågor, frågor som gäller föraren eller frågor som gäller affärsmodeller. Dessutom finns det skäl att klarlägga eventuella kopplingar till andra forskningsprojekt.

Uppgifter om hur säkerheten tryggas är mycket viktiga. I ansökan ska det i synnerhet klargöras vilka risker som identifierats, sannolikheten för att dessa risker realiserar samt hur man berett sig på dem. Även dataskydds-, datasäkerhets- och cybersäkerhetsrisker och beredskapen inför

dem bör beaktas. Det finns skäl att redogöra för både tekniska säkerhetsfaktorer i samband med fordonets egenskaper och utbildningen av de personer som deltar i testningen (såsom eventuella säkerhetsförare och fjärroperatörer). De övriga vägtrafikanterna måste också beaktas, i synnerhet eventuella risker för fotgängare och cyklister. I fråga om beredskapen ska den sökande också redogöra för hur man reagerar på risker som realiserar.

Till de väsentliga uppgifterna hör också tidpunkten och varaktigheten för försöket samt insamlingen av data. Den sistnämnda uppgiften är väsentlig i synnerhet på grund av dataskyddet och hur bestämmelserna i EU:s allmänna dataskyddsförordning ((EU) 2016/679) beaktas i dattainsamlingen. Bestämmelsen förutsätter också att den sökande ger Transport- och kommunikationsverket uppgifter om andra omständigheter som eventuellt är väsentliga för försöket men som inte passar in i någon av de ovannämnda kategorierna av uppgifter.

I 2 *mom.* föreskrivs det om situationer där ett företag vill använda ett provnummerintyg som tidigare beviljats för automatiserad körning antingen för ett helt nytt försök eller när det ursprungliga försöket har ändrats väsentligt. En väsentlig ändring kan t.ex. vara ett nytt automatiserat körsystem i fordonet, en ny testningsplan eller nya tider och platser.

En sökande som vill genomföra ett helt nytt försök måste lämna samma uppgifter som lämnades med den första ansökan om provnummerintyg för testning av automatiserad körning. Om försöket inte är helt nytt, men har ändrats väsentligt, måste den sökande lämna de ändrade uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket. Ett företag som beviljats provnummerintyg ska lämna en redogörelse över hur försöket skiljer sig från uppgifterna i ansökan och eventuella orsaker till att försökets karaktär ändras. Försöket kan fortsätta när redogörelsen har godkänts.

Avbrytande enligt det föreslagna 3 *mom.* är en ny påföljd som ersätter återkallande av provnummerintyg i fall av missbruk, fara eller olägenhet. Transport- och kommunikationsverket föreslås ha rätt att omedelbart avbryta ett försök i de situationer som anges i momentet. Det företag som beviljats provnummerintyget ska lämna in en rapport om händelsen. Rapporten ska beskriva de orsaker som ledde till att situationen uppstod samt vad som gjorts för att avhjälpa eller minimera faran eller olägenheten. Försöket får fortsätta när innehavaren av provnummerintyget har visat att det kan göras på ett säkert sätt och utan olägenheter för trafiken.

Möjligheten att avbryta ett försök är ett nytt sätt att ingripa som inte kan tillämpas på normala provnummerintyg enligt 116 §. Det är ett verktyg som ger myndigheterna beredskap inför exceptionella situationer och möjlighet att garantera säkerheten vid försök med automatisering.

I det föreslagna 4 *mom.* föreskrivs det om en skyldighet att rapportera till Transport- och kommunikationsverket om resultaten av försök. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra en bredare spridning av erfarenheter och kunskap från de försök som genomförts, för att försöken ska vara till nytta för automatiseringsutvecklingen mer allmänt och för att samma testrelaterade frågor inte ska behöva utredas upprepade gånger.

I 5 *mom.* föreslås bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att utifrån provnummerintyget föra en elektronisk förteckning över fordon som innehavaren av ett provnummerintyg använder i trafik. En sådan förteckning behövs av praktiska skäl men är också

kopplad till den föreslagna ändringen av 17 § 3 mom. i lagen om transportservice, som ska möjliggöra testning av affärsmodeller för mobilitetstjänster som tillhandahålls med automatiserade fordon. De automatiserade fordon som avses i den föreslagna 116 a § testas fortfarande och kan därför varken typgodkännas eller beviljas enskilt godkännande. Därför kan de inte beaktas på det sätt som förutsätts för registrering och alltså inte heller registreras i trafik- och transportregistret på det vanliga sättet. Provnumperskyltar och provnummerintyg innebär dock att fordonen får ett identifikationstecken som motsvarar en registrering, och enligt det föreslagna 4 mom. antecknas de i ett elektroniskt register som förs av Transport- och kommunikationsverket. I momentet används ordet ”förteckning” eftersom ordet register enligt 2 § 36 punkten i fordonslagen avser trafik- och transportregistret, men i praktiken är det fråga om ett elektroniskt register. På detta sätt iakttas artikel 1.12 i ändringsförordningen (EU) 2020/1055, som förutsätter att registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över i situationer där fordonen inte har vanliga registreringsnummer ska läggas till artikel 16 om nationella elektroniska register i EU:s förordning om trafikidkare. Inga personuppgifter registreras i förteckningen, utan fordonen kopplas samman med innehavare av provnummerintyg, som i praktiken är företag.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det också om Transport- och kommunikationsverkets uppgift att publicera resultat av försök. Bestämmelsen är kopplad till rapporteringsskyldigheten enligt 4 mom. Lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet iakttas vid såväl registerföringen som publiceringen av resultaten. Innehavare av provnummerintyg får märka ut de ställen i sina rapporter som de anser vara affärshemligheter. Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna dock rätt att till andra myndigheter och till andra som sköter uppgifter enligt lag lämna ut sådan information som är nödvändig för att dessa ska kunna fullgöra sina lagstadgade uppgifter.

Det föreslagna 6 mom. innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

119 §. Tillfällig användning av fordon i trafik. Till paragrafen fogas en möjlighet att elektroniskt visa att ett intyg är giltigt. Enligt det föreslagna 116 a § 5 mom. ska provnummerintygen för fordon utrustade med automatiserade körsystem föras in i en elektronisk förteckning som förs av Transport- och kommunikationsverket. Även andra elektroniska sätt att visa intyg väntas utvecklas jämsides med och i stället för intyg i pappersformat som medförs i fordonet.

5 kap.

Användning av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland

Kapitlets rubrik ändras språkligt.

125 §. Rätten för en i Finland stadigvarande bosatt person att använda ett fordon som har registrerats i en annan EES-stat. Paragrafen innehåller bestämmelser om rätten för en i Finland stadigvarande bosatt person att använda ett fordon som har registrerats i en annan EES-stat. Paragrafens rubrik uppdateras så att den bättre motsvarar innehållet.

Paragrafens *1 mom.* ändras genom att bestämmelserna om tidpunkten för registrering av fordon förenhetligas så att samma tidpunkt gäller oavsett om bilskatt ska betalas eller inte. Det är då lättare för kunden att fastställa tidpunkterna för sina registreringskyldigheter. Detta ger kunden mer tid att slutföra registreringsåtgärderna utan brådska. (Den förlängda tidsfristen motsvarar också EU-domstolens linje i dom C-274/20). En person som är stadigvarande bosatt i Finland får i fortsättningen använda ett fordon registrerat i en annan EES-stat under tre månader efter det att fordonet införts innan fordonet måste registreras i Finland. Tidigare var tidsfristen 30 dagar om ingen bilskatt behöver betalas och tre månader om bilskatt ska betalas. I det föreslagna momentet hänvisas det till definitionen i 33 § i bilskattelagen (777/2020) av vem som är stadigvarande bosatt i Finland.

Bestämmelserna om förarens skyldighet att påvisa tidpunkten för införseln för en myndighet som övervakar trafiken flyttas från *1 mom.* till *2 mom.* Bestämmelsen uppdateras genom att de uteslutande sätt på vilka tidpunkten för införseln ska påvisas stryks ur bestämmelsen. I fortsättningen ska det liksom i nuläget vara möjligt att påvisa tidpunkten för införseln på andra sätt än genom att iakta de angivna formella kraven. Fordonets förare ska fortsättningsvis vara skyldig att påvisa tidpunkten för införandet.

Paragrafens *2 mom.* upphävs som onödigt. Materiellt kommer bestämmelsen att ingå i *1 mom.*, och skyldigheten att betala bilskatt för ett fordon kommer inte längre att ha någon betydelse för registreringstidpunkten. Det finns särskilda bestämmelser om hur bilskatten fastställs, och det är inte relevant med tanke på registreringsbestämmelserna att dela in fordon enligt skattskyldighet. I fortsättningen gäller tidsfristen på tre månader alla fordon oavsett om bilskatt ska betalas eller inte.

I *3 mom.* föreslås en teknisk ändring av hänvisningsbestämmelserna. Eftersom innehållet i det tidigare *2 mom.* upphävs hänvisas det i *3 mom.* i fortsättningen endast till *1 mom.* i stället för till *1* och *2 mom.* Dessutom flyttas *5* punkten till ett nytt *4 mom.* eftersom den i sak inte handlar om förutsättningarna för sådan användning som avses i momentet, utan om avvikelse från *3 mom.* *1* punkten.

Bestämmelserna om avvikelse från *3 mom.* *1* punkten flyttas till *4 mom.* En grundläggande förutsättning för användning är enligt *3 mom.* *1* punkten att fordonet är försett med registreringsstatens registreringsskyltar och nationalitetsbeteckning. Med stöd av *4 mom.* kan man dock fortsättningsvis använda dragbilens registreringsskylt på släpvagnar från stater där släpvagnar inte registreras och inte har registreringsskyltar. På en släpvagn som har tagits i bruk i en sådan stat där släpvagnar inte registreras, ska dragbilens bakre registreringsskylt fästas bak på släpvagnen. Dragbilens bakre registreringsskylt ska fästas på släpvagnen också när den är försedd med en nummerbeteckning given av ägaren eller en myndighet. Dessutom ska dragbilens förare i stället för registreringsintyg ha ett intyg som släpvagnens ägare eller en myndighet utfärdat över de massor som tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare. Bestämmelsens innehåll motsvarar *42 §* i statsrådets upphävda förordning om registrering av fordon.

126 §. *Fordon som har registrerats i stater som anslutit sig till Genève- och Wienkonventionerna.* I paragrafen föreskrivs det om rätten för personer som är stadigvarande bosatta i en sådan

annan stat än Finland som har anslutit sig till Genève- eller Wienkonventionen att i Finland använda ett fordon som är registrerat i den andra staten. Språkliga ändringar utan rättsverkan görs i paragrafens rubrik och i 1 mom. Gällande 1 mom. delas upp i två moment och de gällande 2 och 3 mom. upphävs.

Paragrafens *1 mom.* motsvarar den första meningen i det gällande 1 mom. Enligt momentet får den som är stadigvarande bosatt i en annan konventionsstat än Finland använda ett fordon som registrerats i en annan stat i högst ett år efter inresan utan att registrera fordonet i Finland. Enligt förslaget är detta huvudregeln för personer som är stadigvarande bosatta utomlands. Bestämmelser om huvudregeln för personer som är stadigvarande bosatta i Finland finns i 125 §.

I *2 mom.* föreskrivs det om avvikelser från de grundläggande tidsfrister som anges i 125 § och i 1 mom. i denna paragraf. Enligt momentet får ett fordon som registrerats i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till Genèvekonventionen eller Wienkonventionen användas i Finland utan att registreras om användningen med stöd av 6 kap. i bilskattelagen är skattefri längre än med stöd av 125 § eller 126 1 mom. i fordonslagen. Avvikelsen gäller alltså oavsett om personen är stadigvarande bosatt i Finland eller utomlands om fordonet är registrerat i en annan konventionsstat än Finland. Paragrafens tillämpningsområde utvidgas alltså till all skattefri användning enligt 6 kap. i bilskattelagen. Tillämpningsområdet behöver utvidgas för att samordna tidsfristerna enligt lagstiftningen om registrering respektive bilskatt.

Paragrafens gällande 4 mom. blir *3 mom.* Momentet kompletteras med en skyldighet att i situationer som avses i paragrafen under körning i fordonet medföra en sådan av Skatteförvaltningen bestyrkt anmälan om skattefri användning som avses i 34 § 3 mom. i bilskattelagen eller i 57 § i den lagen, eller Skatteförvaltningens beslut om förlängning av maximitiden för skattefri användning som avses i 35 § 1 mom. i bilskattelagen. Kompletteringen behövs för att de myndigheter som övervakar trafiken effektivt ska kunna övervaka användningen av fordon som inte är registrerade i Finland i situationer som avses i paragrafen och vid skattefri användning enligt 6 kap. i bilskattelagen.

Till paragrafen fogas ett nytt *4 mom.* dit bestämmelserna om internationella transporter som varar högst sju dagar flyttas från 125 § 1 mom. i ändrad form. Innehållet motsvarar nuläget, men bestämmelsen om påvisande av tidpunkten för införseln uppdateras på samma sätt som 125 § 2 mom. så att formkraven frångås.

127 §. Fordon i arbetsuppgifter. Paragrafen upphävs som onödig eftersom innehållet flyttas till 126 §.

128 §. Fordon som har registrerats i andra stater. Paragrafen upphävs som onödig. I stället för de tullskyltar som avses i 128 § beviljas i fortsättningen förflyttningstillstånd för fordon registrerade i stater som inte har anslutit sig till Genèvekonventionen eller Wienkonventionen, förutsatt att villkoren för beviljande av förflyttningstillstånd uppfylls. Den gällande bestämmelsen har endast rört fordon från stater som inte anslutit sig till Genèvekonventionen eller Wienkonventionen om vägtrafik, vilket innebär att antalet fordon som omfattas av bestämmelsen är mycket litet, och därför kan fallen behandlas inom ramen för förfarandet för förflyttningstillstånd.

129 §. *Användningen av fordon som registrerats i landskapet Åland.* I paragrafen och dess rubrik föreslås språkliga ändringar.

130 §. *Koppling av en utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn till ett finländskt dragfordon.* Språkliga ändringar föreslås i paragrafen.

131 §. *Oregistrerade fordon i kategori L och motorslädar.* I 1 mom. preciseras tidpunkten för när den i paragrafen avsedda ettårsperioden ska börja. I den föreslagna bestämmelsen anges det att tidsfristen på ett år börjar löpa vid införseln av fordonet, om inte något annat föreskrivs.

I 2 mom. 3 punkten görs en språklig ändring så att den i fortsättningen mer exakt hänvisar till området för registreringsplikten i fordonets ursprungsstat.

132 §. *Första registrering av ett fordon som för eget bruk har förts in till Finland vid inflyttning från utlandet.* I 1 mom. görs ändringar som gäller den tillåtna tidsperioden och som motsvarar de ändringar som görs i 125 §. I fortsättningen gäller tidsperioden på tre månader i stället för 30 dagar även anmälan för första registrering av ett utomlands registrerat fordon som förts in till Finland för eget bruk i samband med inflyttning från utlandet.

I 2 mom. görs språkliga ändringar och hänvisningarna ändras så att separeringen av villkoren för användning och avvikelserna från villkoren i 125 § till ett 3 och ett 4 mom. beaktas. Framöver hänvisas det i momentet till både 125 § 3 mom. och 4 mom. samt, i och med att 128 § upphävs, till 126 § 4 mom.

133 §. *Registreringsbesiktningsskyldighet.* Till paragrafen fogas ett nytt 4 mom. där förhållandet mellan olika bestämmelser preciseras genom ett förtydligande om att fordon som har befriats från registreringskyldigheten också är befriade från skyldigheten att registreringsbesiktas.

134 §. *Registreringsbesiktning av avställt eller avregistrerat fordon.* Det föreslås att 1 mom. 2 punkten ändras. Förutom fordon som har avställts för export utomlands eller till landskapet Åland ska också fordon som avställts för registrering i militärfordonsregistret ha godkänts vid en registreringsbesiktning innan de påställs. En registreringsbesiktning behövs för att fastställa att ett fordon som sannolikt har funnits i militärfordonsregistret i flera år uppfyller de allmänna tekniska krav och krav för godkännande som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet eller därefter. Ett fordon som införs i militärfordonsregistret kan tidigare ha godkänts i trafik- och transportregistret så att det endast får användas när det ägs eller innehas av Försvarsmakten. Sådana fordon ändras dessutom ofta efter det första ibruktagandet på grund av deras militära användningsändamål utan att ändringarna förs in i trafik- och transportregistret. Det går inte heller att säkerställa att ändringarna lämpar sig för ett fordon som godkänns för normal trafik om inte fordonets överensstämmelse kontrolleras. I punkten görs också språkliga ändringar.

Till 2 mom. fogas en bestämmelse om att fordonets skick ska kontrolleras också vid en i 1 mom. 2 punkten avsedd registreringsbesiktning för ett fordon som registrerats i militärfordonsregistret.

ret. För att man ska kunna fastställa att ett sådant fordon, som i praktiken ofta länge varit oanvänt, överensstämmer med kraven och är trafiksäkert förutsätts också att fordonets skick kontrolleras i samband med registreringsbesiktningen.

135 §. Anmälning av fordon till registreringsbesiktning. I 1 mom. föreslås språkliga ändringar. Till slutet av momentet fogas också en bestämmelse om att en utredning om den tidigare registreringen ska läggas fram om ett fordon som varit registrerat i militärfordonsregistret. Inget intyg behöver visas upp om en eventuell tidigare registrering i trafik- och transportregistret eftersom de uppgifterna kan kontrolleras vid registreringsbesiktningen utifrån fordonets identifieringsnummer.

Paragrafens 2 mom. ändras inte.

I 3 mom. görs ändringar i språkdräkten så att det tydligare än tidigare hänvisas till det aktuella besiktningsslaget och till termen tillverkarens representant, som definieras i 2 § 1 mom. 48 punkten.

I paragrafen föreslås ett nytt 4 mom. I momentet föreskrivs det huvudsakligen på motsvarande sätt som i 3 mom. om de handlingar som ska visas upp vid registreringsbesiktning när fordonet tidigare har varit registrerat i militärfordonsregistret. I fråga om ett fordon som har varit registrerat i militärfordonsregistret ska det enligt momentet vid registreringsbesiktningen utöver andra utredningar visas upp ett av fordonstillverkaren eller dennes representant utfärdat intyg över fordonets tekniskt största tillåtna totalmassa, tekniskt största tillåtna släpmassa och tekniskt största tillåtna axel- och boggimassa samt övriga utredningar som besiktningstället vid behov kräver. Ett intyg gällande massorna behöver dock inte visas upp, om de uppgifter som avses ovan har förts in i registret i samband med en tidigare registrering i trafik- och transportregistret eller om uppgifterna framgår av en i 1 mom. avsedd utredning om registrering av fordonet i militärfordonsregistret.

136 §. Innehållet i registreringsbesiktning.

I 2 mom. 2 a punkten görs en språklig ändring. I fortsättningen motsvarar formuleringen mer exakt ordalydelsen i 149 § om intervaller mellan periodiska besiktningar.

I 2 mom. 2 c punkten görs dessutom språkliga ändringar som förtydligar bestämmelsens syfte att stödja verifieringen av godkänd eller underkänd besiktning i stället för verifieringen av genomgången besiktning.

Paragrafens 3 mom. ändras så att de tekniskt tillåtna massorna inte bestäms vid registreringsbesiktningen, utan fordonets största tekniskt tillåtna massa i princip ska antecknas i registret enligt vad fordonstillverkaren angett. Däremot bestäms vid registreringsbesiktningen fordonets största vid användning tillåtna massa, som är knuten till de tillåtna massor som föreskrivs nationellt i vägtrafiklagen. Dessutom preciseras 3 mom. så att fordonets egenmassa ska fastställas genom vägning också när det godkännande som tidigare har beviljats fordonet inte har gällt ett etappvis färdigbyggt fordon.

138 §. Registreringsbesiktningsintyg. Paragrafens *1 mom.* ändras så att bestämmelserna om det separata intyg som ges över en registreringsbesiktning utöver registreringsintygets del I och II stryks. I fortsättningen specificeras det aktuella intyget mer exakt som det kontrollkort som det föreskrivs om i 160 §. Till momentet fogas en hänvisning till 160 § om det kontrollkort som besiktaren vid sidan av besiktningsintyget ska ge den som visat upp fordonet för besiktning.

Ordalydelsen i *2 mom.* ändras så att termen registreringsbesiktningsintyg i fortsättningen används i momentet.

139 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning. Det föreslås att en ny *4 a punkt* fogas till *2 mom.* Som bevis på överensstämmelse betraktas vid registreringsbesiktning också ett enskilt godkännande som beviljats i en annan EES-stat och som erkänts i Finland. Tillägget förenhetligar bestämmelsen med det som föreskrivs i 45 § 4 punkten i lagen. I den punkten tillåts att överensstämmelsen för fordon som avses här konstateras vid registreringsbesiktning, och därför är det följdriktigt att ett nationellt enskilt godkännande som beviljats av en annan stat och som Finland har erkänt räcker som bevis på överensstämmelse.

I *4 mom.* ändras *5 punkten* så att termen utsedd teknisk tjänst, som definieras i 2 § 31 punkten, används i bestämmelsen.

140 §. Överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning av fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller utlandet. I *1 mom.* föreslås språkliga ändringar.

142 §. Godkännande eller underkännande av fordon vid registreringsbesiktning. Till *1 mom.* fogas bestämmelser som tydligare än förr beaktar utgångspunkten att fordonet ska uppfylla de tekniska krav som gällde för det vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter, om inte något annat bestäms eller föreskrivs. Det preciseras också att ett fordon som registrerats i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland och som begagnat förts in i landet får godkännas i fråga om överensstämmelse med kraven i samband med registreringsbesiktningen om det visas att fordonet uppfyller de tekniska krav som gällde i det tidigare registreringslandet vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Dessa krav måste dock motsvara åtminstone de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Dessutom görs det en språklig ändring i momentet.

Paragrafens *3 mom.* preciseras så att också avbruten besiktning tas upp i bestämmelsen vid sidan av godkännande och underkännande av ett fordon.

143 §. Ändringsbesiktningssskyldighet. Paragrafens *1 mom.* ändras språkligt så att det bättre motsvarar bestämmelsens syfte. I fortsättningen hänvisas det inte till fordonets konstruktion som en faktor som avgränsar ändringsbesiktningssskyldigheten, utan mer exakt till ändring av fordonet på ett sätt som orsakar i momentet avsedda ändringar som medför ändringsbesiktningssskyldighet för fordonet. I bestämmelsen erkänns i fortsättningen i sak ändringar i fordonets egenskaper vid sidan av fordonets konstruktion. Bestämmelsen motsvarar också mer exakt än tidigare utgångspunkterna för ändring av fordon enligt den gällande 7 §. I *5 punkten* görs en språklig ändring, och hänvisningen till fordonets alla delar preciseras så att den motsvarar nuläget och gäller andra delar än förbrukningsdelarna.

I 2 mom. görs språkliga ändringar och hänvisningarna uppdateras så att de motsvarar de tillämpliga bestämmelserna. I 2 punkten hänvisas det i fråga om kontroller framöver till 145 § om innehållet i ändringsbesiktningar. I 7 punkten görs en språklig precisering. Bestämmelserna om byte av förbrukningsdelar i 8 punkten stryks som onödiga eftersom det huvudsakligen redan föreskrivs om detta i 1 mom. 5 punkten. Till 8 punkten fogas nya materiella bestämmelser, som preciserar nuläget, om att ändringsbesiktningsskyldigheten inte gäller fordon som ändras temporärt för att användas med provnummerskyltar på den grund som anges i 116 § 4 mom. 1 punkten, alltså försök som gäller forskning eller produktutveckling. Om ett fordon utöver för försöksverksamhet används på någon annan grund än den som anges i 116 § 4 mom. 1 punkten, och ingen annan grund som avgränsar ändringsbesiktningsskyldigheten är tillämplig, ska fordonet föras till ändringsbesiktning.

I 3 mom. preciseras bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter så att ett ytterligare bemyndigande tas in om i 2 mom. avsedda ändringar som kan anses vara av sådan natur att det behövs preciserande bestämmelser.

144 §. Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning. I 1 mom. 1 punkten görs en teknisk korrigerande så att en bestämmelse infogas om intyg över beviljat EG-typgodkännande som ett sätt att visa överensstämmelsen för ett objekt som i stället för intyg över EU-typgodkännande har beviljats ett intyg över EG-typgodkännande. I 1 mom. 6 b punkten görs en språklig ändring och 7 punkten ändras så att termen utsedd teknisk tjänst, som definieras i 2 § 31 punkten, används i bestämmelsen.

145 §. Innehållet i ändringsbesiktning. Hänvisningen i 1 mom. till bestämmelser om registreringsbesiktning som ska tillämpas vid ändringsbesiktning upphävs som onödig. Det föreslås att särskilda materiella bestämmelser i stället utfärdas om ändringsbesiktning. Paragrafens rubrik ändras till innehållet i ändringsbesiktning, som det föreskrivs om i den föreslagna 145 §.

I 1 mom. finns bestämmelser om vad som ska kontrolleras vid ändringsbesiktning. Vid ändringsbesiktning ska identifieringsuppgifterna för fordonet regelmässigt kontrolleras. Det främsta syftet med en ändringsbesiktning är att bedöma hur en ändring som gjorts i fordonet påverkar fordonets trafikduglighet och överensstämmelse. Därför ska man kontrollera att fordonet efter ändringen uppfyller bestämmelser och föreskrifter i fråga om den ändring som föranleder ändringsbesiktningen samt ändringar som har en koppling till eller orsakas av den ändringen. Om t.ex. fordonets höjd ändras ska man också beakta att strålkastare och lyktor fortfarande måste placeras inom de tillåtna gränsvärdena. Bedömningen av om ändringen har genomförts på behörigt sätt gäller i första hand säkerhetsaspekterna. Dessutom förutsätts en viss bedömning av fullgörandet av aktsamhetsplikten, som är väsentlig för säkerheten. Vid en ändringsbesiktning ska man också kontrollera hur ändringen påverkar stamfordonets procentuella andel. Dessutom ska man vid en ändringsbesiktning regelmässigt kontrollera om den ändring som gjorts i fordonet har mindre, allvarliga eller farliga fel enligt den föreskrivna kategoriseringen av fel som upptäckts vid periodisk besiktning, dvs. fel och brister förknippade med den ändring som innebär att fordonet måste ändringsbesiktas, eller med ändringar som är kopplade till eller följer av den ändringen.

I paragrafen föreslås ett nytt 2 mom. Enligt 1 mom. behöver inte hela fordonet kontrolleras genomgående, utan ändringsbesiktningen avgränsas i princip enligt ändamålet till en kontroll av ändringarna och deras effekter. Enligt det nya 2 mom. förutsätts emellertid att besiktaren vid en ändringsbesiktning också kontrollerar andra kontrollområden än den ändring som föranleder ändringsbesiktningen och ändringar som hänger samman med den, om besiktaren misstänker, bedömer eller upptäcker att där förekommer fel eller brister som eventuellt kan utgöra en sådan fara att fordonet på grund av dem borde beläggas med körförbud och besiktningen underkännas. Oavsett besiktningsslag får sådana kontrollområden inte förbises.

Till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. med preciserande bestämmelser om ändringsbesiktningens omfattning och beaktande av andra ändringar som inte medför allvarliga eller farliga fel eller brister som avses i 2 mom., men som ändå förutsätter att fordonet visas upp för ändringsbesiktning, när en sådan ändring observerats i samband med kontrollen och fordonet inte samtidigt visas upp för ändringsbesiktning med anledning av den. I sådana fall kan fordonet samtidigt visas upp för ändringsbesiktning på grund av den ändringen. Ändringen kan dock också vara sådan att det t.ex. inte genast går att få tag på den dokumentation som krävs, eller tidpunkten av någon annan anledning, t.ex. kostnadsskäl eller andra planerade ändringar, inte anses vara den rätta för en ändringsbesiktning. Då har besiktaren möjlighet att i stället anteckna en uppgift om ändringen som statusuppgift i registret, så att kunden får den tilläggstid som behövs t.ex. för att skaffa ytterligare utredningar eller bedöma den aktuella ändringsbesiktningens omfattning på klarare grunder ur ett ekonomiskt perspektiv. Kunden kan också återställa en sådan annan ändring så att den avbrutna ändringsbesiktningen kan slutföras som kunden ursprungligen avsett. Ett fel eller en brist får dock inte orsaka en sådan fara som avses i 2 mom., utan i det fallet ska besiktningen alltid underkännas.

I 4 mom. föreskrivs det om bemyndigande att utfärda förordning om ändringsbesiktningens innehåll. I och med att hänvisningsstrukturen i 164 § i fordonslagen avvecklas behövs en uttrycklig bestämmelse på lagnivå, med hänsyn till det som föreskrivs i statsrådets förordning om fordon.

145 a §. Registrering av uppgifter om ändringsbesiktning. Paragrafen är ny. Det behövs särskilda bestämmelser om registrering av uppgifter om ändringsbesiktning eftersom hänvisningsstrukturen i den tidigare 145 § 1 mom. om tillämpning av bestämmelserna om registreringsbesiktning på ändringsbesiktning upphävs.

Paragrafens 1 mom. motsvarar i princip 21 a § i statsrådets upphävda förordning om godkännande av fordon (1244/2002). Enligt momentet ska besiktningstillägget i registret anteckna de uppgifter från den godkända ändringsbesiktningen som gäller ändringen eller flera ändringar som godkänts vid besiktningen och som tjänar besiktningen och tillsynen över denna. Som uppgifter som tjänar besiktningen betraktas t.ex. uppgifter om andra ändringar som medför skyldighet att visa upp fordonet för ändringsbesiktning eller upptäckta fel eller brister som ska antecknas som statusuppgift i registret. Till momentet fogas också en bestämmelse om att stamfordonets ändrade procentuella andel ska registreras i registret i fråga om stamfordon, reparerade fordon och hopbyggda fordon.

I 2 mom. ingår det dessutom ett bemyndigande att utfärda förordning om registrering av uppgifter om ändringsbesiktning.

145 b §. *Godkännande eller underkännande av fordon vid ändringsbesiktning.* Paragrafen är ny. Tidigare har hänvisningar till bestämmelser om ändringsbesiktning funnits i 164 §, som enligt förslaget ska upphävas. Framöver ska det finnas tydligare materiella bestämmelser om de olika besiktningsslagen.

I 1 mom. föreskrivs det om godkännande av fordon vid ändringsbesiktning. Det föreslås att ett fordon ska godkännas vid ändringsbesiktning om det uppfyller de föreskrivna villkoren. Fordonet ska ha kontrollerats i enlighet med 145 § om innehållet i ändringsbesiktning, och de ändringar som gjorts i fordonet ska uppfylla kraven. Dessutom ska de ändringar som gjorts i fordonet ha utförts på behörigt sätt för att fordonet ska kunna godkännas vid ändringsbesiktning. Ändringarna ska t.ex. vara gjorda i enlighet med bestämmelser och krav, omsorgsfullt ur ett säkerhetsperspektiv och enligt anvisningar eller på ett sätt som kan bedömas vara allmänt godkänt. Ett villkor är också att besiktaren inte i samband med ändringen eller något annat som observerats vid kontrollen har konstaterat farliga fel eller brister som föranleder att fordonet underkänns vid besiktningen och beläggs med körförbud.

I 2 mom. föreskrivs det om underkännande av fordon vid ändringsbesiktning. Enligt momentet ska fordonet underkännas om det inte godkänns vid besiktningen och besiktningen inte avbryts.

147 §. *Innehållet i kopplingsbesiktning.* En teknisk korrigerings föreslås i 1 mom. 3 punkten. Enligt den punkten bestäms vid kopplingsbesiktning de största tillåtna måtten och den största tillåtna massan för kombinationen samt massans fördelning mellan fordonen. I fråga om fordonskombinationer som godkänns för specialtransporter är det viktigt att också de största tillåtna måtten antecknas i registret, eftersom uppgifterna kan behövas t.ex. när man bedömer behovet av märkningar, varningsbilar och tillstånd för specialtransport. I en kombination för specialtransport kan man också använda släpvagnar som monteras av delar eller vars dimensioner kan justeras. För sådana släpvagnar ska det framgå av registret vad som har godkänts vid kopplingsbesiktningen och t.ex. under vilka förutsättningar fordonskombinationen får användas även för andra ändamål än specialtransporter.

147 a §. *Godkännande eller underkännande av fordon vid kopplingsbesiktning.* Paragrafen är ny. I och med att 164 § upphävs föreskrivs det i denna paragraf om godkännande eller underkännande av fordon vid kopplingsbesiktning.

Enligt 1 mom. tillämpas på kopplingsbesiktning det som föreskrivs i 147 § om kopplingsbesiktning. I fråga om periodisk besiktning tillämpas på kopplingsbesiktning det som föreskrivs i 152–155 §, 156 § 1–4 mom. samt 157 § och 158 §.

I 2 mom. föreskrivs det om underkännande av fordon vid kopplingsbesiktning. Enligt momentet ska fordonet underkännas om det inte godkänns vid kopplingsbesiktningen och kopplingsbesiktningen inte avbryts.

148 §. Skyldighet att genomgå periodisk besiktning. Språkdräkten i 1 mom. ändras enligt ändringarna i fordonskategorierna i provningsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG). Provningsdirektivet ändrades genom kommissionens delegerade direktiv (EU) 2021/1717 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU vad gäller uppdatering av vissa bestämmelser av fordonskategorier och tillägg av eCall till förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännande och bedömning av brister i bilagorna I och III till det direktivet. Framöver nämns i bestämmelsen även traktorer i kategorierna T4.1b, T4.2b och T4.3b i enlighet med ändringarna i provningsdirektivet.

Paragrafens 2 mom. ändras inte.

149 §. Intervaller mellan periodiska besiktningar. Till 1 mom. fogas som en teknisk korrigerande hänvisning till 150 § 2 och 3 mom., där det föreskrivs om fallspecifika avvikelser från den allmänna regeln om tidpunkten för periodisk besiktning som anges i 150 § 1 mom. Formuleringen den dag då fordonet togs i bruk uppdateras så att den motsvarar termen tidpunkten för det första ibruktandet, som definieras i 3 § 1 mom. 7 punkten. Dessutom uppdateras ordalydelsen i 3 punkten med hänsyn till ändringarna i provningsdirektivets fordonskategorier. I artikel 5 i provningsdirektivet finns bestämmelser om tidpunkt och frekvens för provning. Enligt artikel 5.1 c ska fordon i kategori T5 som främst används på allmän väg till godstransporter provas fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år. Enligt artikel 1.2 a i det delegerade direktivet 2021/1717/EU har artikel 5 i provningsdirektivet ändrats genom att punkt 1 c har ersatts med följande: c) Hjultraktorer i kategorierna T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b och T4.3b som främst används på allmän väg för kommersiella vägtransporter: fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år. Framöver nämns i bestämmelsen även traktorer i kategorierna T4.1b, T4.2b och T4.3b. I paragrafen görs dessutom andra språkliga ändringar.

I 2 mom. görs motsvarande tekniska korrigerande hänvisning till 150 § 2 och 3 mom., där det föreskrivs om fallspecifika avvikelser från den allmänna regeln om tidpunkten för periodisk besiktning som anges i 150 § 1 mom.

Till 3 mom. fogas som korrigerande hänvisning i den finska språkdräkten ett omnämnande av kontrollområden som enligt myndighetsföreskrifter ska granskas, så att även dessa beaktas som förpliktande enligt bestämmelsen. Hänvisningen korrigeras så att den gäller den föreskrivna sista besiktningdagen enligt både 1 och 2 mom.

150 §. Tidpunkt för periodisk besiktning. I 3 mom. föreslås språkliga ändringar. Till 4 mom. fogas en hänvisning till 149 § 1 och 2 mom. för att klargöra det inbördes förhållandet mellan bestämmelserna. Dessutom ändras formuleringen den dag fordonet tagits i bruk för tydlighetens skull till tidpunkten för det första ibruktandet.

151 §. Förbud att använda fordon som inte genomgått periodisk besiktning. I 2 mom. preciseras det vilka fordon bestämmelsen gäller. I fortsättningen gäller bestämmelsen uttryckligen fordon som belagts med användningsförbud eller körförbud. Dessutom görs det en språklig ändring i momentet.

152 a §. *Insamling av förbrukningsuppgifter i samband med periodisk besiktning.* I lagen föreslås en ny paragraf med bestämmelser om insamling av uppgifter om fordons verkliga förbrukning i samband med periodisk besiktning.

Enligt *1 mom.* samlas i samband med periodisk besiktning i fråga om fordonet in uppgifter från verklig körning i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153. Enligt artikel 10 i genomförandeförordningen ska medlemsstaterna säkerställa att uppgifter från verklig körning och VIN-nummer samlas in vid periodisk provning för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registreras från och med den 1 januari 2021. Fordonsägaren får uttryckligen vägra att göra uppgifterna tillgängliga. Uppgifterna från verklig körning specificeras i tabell 1 i bilagan till genomförandeförordningen.

Enligt *2 mom.* i den föreslagna paragrafen lämnar Transport- och kommunikationsverket uppgifterna till kommissionen. Besiktningstilläggen lämnar de uppgifter som anges i genomförandeförordningen till Transport- och kommunikationsverket, som rapporterar uppgifterna i enlighet med genomförandeförordningen.

153 §. *Justering av vissa skatter och avgifter vid besiktning.* I paragrafen föreskrivs det om justering av vissa skatter och avgifter vid besiktning, och rubriken ändras så att den bättre motsvarar paragrafens innehåll.

Paragrafens tillämpningsområde preciseras så att det motsvarar det faktiska nuläget. Då hänvisningsstrukturen avvecklas utsträcks bestämmelsen tydligare också till andra besiktningsslag än periodisk besiktning. På motsvarande sätt utesluts registreringsbesiktning tydligare ur tillämpningsområdet för *1 mom.* Dessutom struktureras momenten klarare och språkdräkten förtydligas.

155 §. *Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning.* Paragrafen kompletteras så att också avbruten besiktning tas upp i bestämmelsen vid sidan av godkännande och underkännande av ett fordon. Dessutom korrigeras språkdräkten i momentet så att den tydligare motsvarar tillämpningsområdet för ändringsbesiktning genom att man hänvisar till sådana ändringar i fordonet som kräver ändringsbesiktning i stället för till fel eller brister som förutsätter ändringsbesiktning.

156 §. *Avbrytande av besiktning.* Paragrafens rubrik ändras så att den gäller alla slags besiktningar, eftersom hänvisningsstrukturen i den gällande 164 § föreslås upphävas. Innehållet motsvarar generellt nuläget och de etablerade principerna för periodiska besiktningar.

Den föreslagna paragrafens *1 mom.* gäller avbrytande av besiktning på grund av att fordonet inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. Till momentet flyttas också bestämmelserna i den gällande paragrafens *2* och *3 mom.* om de övriga grunderna för avbrytande av en periodisk besiktning. För att en besiktning ska kunna slutföras krävs det att fordonet kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. Om fordonet inte kan identifieras, ska besiktningen avbrytas. Ett fordon

identifieras närmast med hjälp av registreringsskylten samt fordonets identifieringsnummer och tillverkarskylt. Om oklarheter upptäcks i dem, kontrolleras andra identifieringsuppgifter, t.ex. motorns nummer. Den periodiska besiktningen kan fortsätta senare, om ytterligare utredningar läggs fram för tillförlitlig identifiering av fordonet. Liksom i nuläget ska en periodisk besiktning dessutom avbrytas om det under besiktningen framkommer sådana ändringar i fordonet som föranleder en ändringsbesiktning i stället för en periodisk besiktning. Fordonet ska då föras till ändringsbesiktning inom en månad från det att den periodiska besiktningen avbröts. Den periodiska besiktningen ska också avbrytas om fordonets tekniska uppgifter är felaktiga.

Till 2 *mom.* flyttas bestämmelserna i den gällande paragrafens 3 *mom.* om avvikelser i fråga om avbrytande av en periodisk besiktning. På samma sätt som i nuläget behöver en periodisk besiktning inte avbrytas på grund av att ett mindre fel rättas eller tekniska uppgifter som inte förutsätter ändringsbesiktning korrigeras. Exempelvis ett mindre fel som sannolikt har uppstått i samband med registreringen av fordonet eller godkännandet av fordonet för trafik kan betraktas som ett sådant mindre fel i registeruppgifterna för fordon som avses i momentet.

Bestämmelsen i 3 *mom.* om avbrytande av en periodisk besiktning på grund av brister eller avbrott i dataförbindelserna utsträcks till att materiellt gälla alla slags besiktningar, i och med att hänvisningsstrukturen avvecklas. Momentets bestämmelse om omständigheter som motsvarar vädret ändras så att den i stället nämner föret, för att göra den entydigare. Denna utgångspunkt motsvarar formuleringarna i vägtrafiklagen. I momentet beaktas också avbrytande av en besiktning tydligare än i nuläget som en åtgärd vid sidan av godkännande och underkännande.

I 4 *mom.* föreskrivs det enligt förslaget framöver vid sidan av periodisk besiktning även om andra besiktningsslag när det gäller rätten att använda fordonet i trafik om besiktningen avbryts på grund av force majeure. Bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs om periodisk besiktning. Fordonet får användas i trafik högst två veckor om besiktningen avbryts av orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning. Ett fordon som belagts med körförbud får dock inte överhuvudtaget användas i trafiken, liksom inte heller i nuläget.

Paragrafens 5 *mom.* utsträcks i och med avvecklingen av hänvisningsstrukturen till att materiellt gälla alla slags besiktningar. En avbruten besiktning och efterkontroll får slutföras senast inom en månad från avbrottet.

157 §. Meddelande av körförbud vid besiktning. Paragrafen utsträcks till att materiellt gälla alla slags besiktningar, eftersom hänvisningarna i 164 § föreslås upphävas. Paragrafens rubrik och språkdräkten i 3 *mom.* ändras enligt detta så att den hänvisar till besiktning i stället för periodisk besiktning. I 3 *mom.* görs dessutom en språklig ändring så att den onödiga hänvisningen till 2 *mom.* stryks.

158 §. Avhjälpande av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning. Paragrafens 3 *mom.* stryks som onödigt eftersom samma bestämmelse redan ingår i 159 § 1 *mom.*

159 §. Rätten att använda ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning. I 1 *mom.* stryks de onödiga bestämmelserna om att de fel och brister som ligger till grund för underkännandet ska avhjälpas så snart som möjligt, eftersom samma bestämmelse ingår i 158 § 1 *mom.*

Paragrafens 2 *mom.* preciseras med materiella bestämmelser om begränsning av intygets giltighet, så att den mer exakt motsvarar nuläget. Framöver ska det intyg som utfärdas för tillfällig förflyttning få vara i kraft högst till utgången av det dygn som följer på den tidpunkt då det utfärdades. Dessutom stryks omnämmandet av att föra fordonet till ny besiktning efter att det har reparerats, eftersom motsvarande bestämmelse finns i 151 § 2 *mom.*

160 §. *Intyg över besiktning.* Paragrafens rubrik ändras så att den mer exakt motsvarar bestämmelsens innehåll, som föreslås gälla intyg över alla slags besiktningar.

I 1 *mom.* föreskrivs det om intyg som ges den som visat upp ett fordon för annan besiktning än periodisk besiktning, dvs. om kontrollkort. Av kontrollkortet ska åtminstone framgå uppgift om anledningen till att fordonet visats upp för besiktning, dvs. vilket besiktningsslag det är fråga om. Av kontrollkortet ska också framgå fordonets identifieringsnummer eller registreringsstecken för att fordonet ska kunna identifieras. Dessutom ska kontrollkortet innehålla uppgift om de brister som upptäckts i fordonet vid besiktningen och klassificeringen av dem. Av kontrollkortet ska det också framgå när besiktningen har genomförts och resultatet av den. Om fordonet underkänns ska det också framgå av kontrollkortet när en efterkontroll senast ska utföras.

Även namnet på den som gör besiktningen, dvs. besiktningssället, ska framgå av kontrollkortet tillsammans med besiktarens underskrift eller någon annan identifieringsuppgift. En besväransvisning ska också bifogas.

Bestämmelserna om intyg över periodisk besiktning, dvs. besiktningssintyg, flyttas till 2 *mom.* Momentets innehåll motsvarar det som föreskrivs i 160 § 1 *mom.* i den gällande lagen, men formuleras tydligare. Dessutom ska del I av registreringsintyget med stöd av 96 § ges i samband med periodisk besiktning även i fortsättningen.

Bestämmelserna om Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter flyttas från 1 *mom.* till ett nytt 3 *mom.* Bestämmelsens innehåll ändras inte.

Det tidigare 2 *mom.* blir 4 *mom.* Bestämmelsens innehåll ändras inte. I momentet föreskrivs det om erkännande av besiktning av fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland. Besiktningssintyg ska även i fortsättningen godkännas som bevis på giltig besiktning. Som bevis på giltig besiktning godkänns också ett bevis som avses i besiktningssintyget, t.ex. ett klistermärke som fästs på registreringsskylten.

Till paragrafen fogas ett nytt 5 *mom.* med preciserande bestämmelser om att del I av registreringsintyget på begäran ska ges den som visat upp fordonet för ändringsbesiktning. Bestämmelsen motsvarar gällande praxis och i och med att hänvisningsstrukturen upphävs behövs uttryckliga bestämmelser om saken. Del I av registreringsintyget ska ges till den som visat upp fordonet för besiktning om inte något annat föreskrivs i eller med stöd av fordonslagen eller genom lagen om transportservice. Exempelvis kan bestämmelserna om spärrmarkering i 231 § i lagen om transportservice komma i fråga som begränsande bestämmelser.

161 §. *Anmälan av uppgifter om periodisk besiktning till och anteckning av uppgifterna i registret.* I 1 *mom.* föreslås ett tillägg om att besiktningssället i registret ska föra in de uppgifter

som avses i det föreslagna 152 a § 1 mom. samt uppgift om antalet bilar i fråga om vilka uppgifterna för rapporteringsperioden inte har kunnat samlas in på grund av att den som fört fordonet till besiktning vägrat lämna uppgifterna eller av någon annan orsak. Enligt den föreslagna 152 a § ska uppgifter från verklig körning i enlighet med kommissionens genomförandeförordning 2021/392 samlas in i samband med periodisk besiktning. Enligt genomförandeförordningen ska medlemsstaterna också rapportera till kommissionen antalet fordon som ägaren vägrat att lämna uppgifter om, eller som uppgifter inte har kunnat insamlas om av någon annan orsak, t.ex. ett tekniskt fel. Därför ska besiktningssätlet i registret också föra in uppgifter om att dessa uppgifter inte har kunnat samlas in. Uppgifterna behöver dock inte vara fordonsspecifika. Uppgifter om vilket fordons uppgifter som inte har kunnat insamlas behöver alltså inte samlas in.

162 §. Efterkontroll av besiktning. Paragrafens rubrik ändras så att den mer exakt gäller efterkontroll av besiktning. Till 1 mom. fogas en precisering om den tidpunkt då tidsfristen på en månad för utförande av efterkontroll börjar löpa. Tidsfristen börjar löpa när fordonet underkänns vid besiktningen. Dessutom görs tekniska korrigeringar i språkdräkten.

164 §. Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar. Paragrafen upphävs. Den föreslagna lagen innehåller närmare materiella bestämmelser om besiktning för varje besiktningsslag.

166 §. Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter. Paragrafens 1 mom. och 2 mom. 1 punkten omformuleras till passiv form. Enligt en ändring i Wienkonventionen om vägtrafik, som trädde i kraft i juli 2022, kan kravet på en förare också uppfyllas med hjälp av ett automatiserat körsystem. Framöver måste ett fordon alltså inte nödvändigtvis ha en mänsklig förare, åtminstone inte på det sätt som fallet varit hittills. I Finland har man redan berett sig på automatiseringsutvecklingen inom vägtrafiken t.ex. i samband med reformen av vägtrafiklagen, där formuleringarna i regel ändrades till passiv form. Avsikten är att också ett fordon som är utrustat med automatiserat körsystem och används i trafiken med stöd av ett provnummerintyg ska kunna kontrolleras vid en teknisk vägkontroll om det behövs.

Samtidigt ändras 2 mom. 1 punkten så att de intyg som behöver visas för myndigheterna också kan visas elektroniskt. Huvudsakligen går det att i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska system, i synnerhet trafik- och transportregistret, verifiera att giltiga handlingar finns, men det finns också andra elektroniska möjligheter. Då är myndighetens rätt att se de behövliga handlingarna inte beroende av skyldigheten att medföra handlingarna i fordonet.

189 §. Påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer. Paragrafens 6 punkt kompletteras med nya bestämmelser. Punkten kompletteras med en hänvisning till den nya 6 a §, som förbjuder försäljning och montering av system för avgasefterbehandling eller för motorkontroll i strid med kraven. Enligt det som anförs ovan i propositionen måste försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation förbjudas entydigare än hittills för att utsläppsmanipulation ska kunna elimineras.

I den nya paragrafen utsträcks påföljderna också till försäljning i stället för enbart ändring. För närvarande är rättsläget oklart, och det behöver klargöras. Momentet kompletteras så att en

ekonomisk aktör som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet enligt 6 a § mot försäljning och montering av system som används vid utsläppsmanipulation kan åläggas att betala en påföljdsavgift. Med tanke på manipulationsverksamhetens klandervärda karaktär är det motiverat att paragrafen omfattar uttryckligen försäljning och montering av utrustning för att manipulera ett fordonets utsläpp. Montering omfattar eventuella ändringar som görs i fordonet för att genomföra en förbjuden utsläppsmanipulation. Enligt den föreslagna 6 a § får en ekonomisk aktör inte sälja eller montera ett sådant system för avgas efterbehandling eller för motorkontroll i fordon som används i trafik som medför att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms. Enligt det föreslagna 7 a § 4 mom. är utsläppsmanipulation som utförts på ett fordon en förbjuden ändring av fordon.

Enligt regeringens proposition om en totalreform av fordonslagen (RP 177/2020 rd) gäller 189 § 6 punkten i fordonslagen ändring av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning så att de inte längre uppfyller kraven för deras angivna användningsändamål eller de krav som följer av rimligen förutsebara användningsförhållanden. Med detta avses att påföljdsavgift kan påföras om ett fordon som uppenbart används i vägtrafik ändras så att det är olämpligt för användning i vägtrafik, dvs. så att fordonet inte överensstämmer med kraven. Enligt regeringens proposition kan detta vara t.ex. chippning av fordon, vilket innebär att fordonets motorstyrenhet stimuleras så att fordonets prestanda ökar, varvid också utsläppen ökar avsevärt. Fordonet uppfyller då inte kraven enligt dess angivna användningsändamål. Chippning är ett sätt att manipulera utsläppen. Syftet med bestämmelsen har varit att i sådana fall kunna påföra den ekonomiska aktören en påföljdsavgift. Enligt 2 § 43 punkten i fordonslagen avses med ekonomisk aktör tillverkaren, tillverkarens representant, importören eller distributören av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning. Termen distributör kan tolkas avse distributörer av fordonens system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning, som ofta är aktörer och företag som ansvarar för service och reparationer av fordon, och som säljer och monterar de ovannämnda produkterna i fordonen. Därför är det motiverat att i 189 § 6 punkten enligt förslaget precisera att en ekonomisk aktör kan påföras en påföljdsavgift också för försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation. En ekonomisk aktör, t.ex. en enskild aktör eller ett företag, som marknadsför ändringsarbeten som tekniskt sett utgör manipulation av fordonets utsläpp bidrar med sin verksamhet till ett lagstridigt förfarande. Som det beskrivs ovan påverkar utsläppsmanipulationer luftkvaliteten och människors hälsa, och de utförs ofta för att uppnå ekonomisk vinning. Aktörer som utför manipulationer får ekonomiska fördelar och konkurrensfördelar på bekostnad av andra aktörer som följer lagen. Det är motiverat att entydigt i lagstiftningen förbjuda försäljning och montering av sådana ändringar, som också enligt gällande lagstiftning är lagstridiga och skadliga för miljön och människors hälsa. Det ska vara möjligt att påföra en påföljdsavgift för brott mot förbudet.

194 §. Fordonsförseelse. I paragrafen ändras *1 mom. 13 punkten* genom att stryka hänvisningen till förbudet enligt den i paragrafen nämnda EU-förordningen att manipulera system där förbrukningsbart reagens används. I fortsättningen föreslås punkten endast gälla körning av ett fordon utan förbrukningsbart reagens, t.ex. AdBlue-lösning. Det handlar inte om avsiktlig ändring av ett system, utan om felaktig användning. Ändring av system som bygger på användning

av förbrukningsbart reagens är en utsläppsmanipulation, och bestämmelser om påföljder för detta föreslås ingå i 195 §.

195 §. Avgift för trafikförseelse. Rubriken förtydligas. Eftersom en avgift för trafikförseelse enligt fordonslagen är en administrativ påföljd ska ordet fordonsförseelse, som syftar på handlingar med straffrättsliga påföljder, för tydlighetens skull inte användas i rubriken.

I 2 mom. görs en lagteknisk korrigerings och det hänvisas till den nya 7 a §.

I 3 mom. föreskrivs det om avgift för trafikförseelse vid utsläppsmanipulation, som kan påföras den som under den tid som fordonet framförs i trafik är ägare eller varaktig innehavare av ett fordon som har ändrats avsiktligt eller av oaktsamhet på ett sätt som bryter mot förbudet enligt 7 a § 4 mom. Avgiften för trafikförseelse gäller alltså uttryckligen fordonets ägare eller innehavare, t.ex. speditorsföretag men också fysiska personer. Enligt 201 § påförs avgiften för trafikförseelse av den myndighet som utövar tillsyn över fordons skick och trafikduglighet, dvs. polisen, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen. Tillsynsmyndigheten är behörig att påföra en avgift för trafikförseelse för juridiska personer, t.ex. speditorsföretag och fysiska personer.

Enligt förslaget är avgift för trafikförseelse en administrativ påföljd för användning av ett utsläppsmanipulerat fordon i trafiken. Tillsynsmyndigheten får påföra en avgift för trafikförseelse i samband med sin trafikövervakning.

Bestämmelsen innehåller nationella påföljder för brott mot förbudet i artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG när det gäller ändringar som görs i system som bygger på användning av förbrukningsbart reagens. Ändring av system som bygger på användning av förbrukningsbart reagens betraktas som utsläppsmanipulation, och därför behövs ingen separat bestämmelse om detta, utan påföljder för brott mot artikeln kan påföras med stöd av det aktuella momentet.

I 4 och 5 mom. föreskrivs det om beloppet av avgiften för trafikförseelse vid utsläppsmanipulation. Beloppet beror på om avgiften för trafikförseelse påförs en fysisk person eller en juridisk person. Beloppet av en avgift för trafikförseelse som påförs en juridisk person är högre än beloppet för en fysisk person. Avsikten är att påföljderna för utsläppsmanipulation framför allt ska riktas till speditorsföretag i stället för enskilda personer, för att manipulationerna ska bli olönsamma för trafikidkare. Därför är det motiverat att påföljderna för juridiska personer är högre.

Beloppet av avgiften för trafikförseelse är också graderat i tre olika nivåer enligt fordonets totalmassa. Ju större den totala massan är, desto större är också den avgift för trafikförseelse som påförs. Detta är motiverat eftersom ju större fordonets massa är, desto större än den potentiella lagstridiga nyttan av utsläppsmanipulationen. Fordon med större massa används dessutom mer allmänt inom yrkestrafiken, där de årliga körprestationerna är högre. Då kan handlingen generellt också betraktas som mer klandervärd.

Bestämmelser om förfarandet vid påförande av avgift för trafikförseelse finns i den gällande vägtrafiklagen. Enligt 160 § i vägtrafiklagen är det möjligt att låta bli att påföra en avgift för trafikförseelse om förseelsen är ringa eller om det är uppenbart oskäligt att fastställa en påföljd. Detta säkerställer att den övervakande myndigheten har möjlighet att ta hänsyn till omständigheterna i det specifika fallet när avgift för trafikförseelse påförs för utsläppsmanipulation, och att fastställandet av påföljden inte leder till en oskälig situation.

Bakom utsläppsmanipulationer ligger ofta en strävan efter ekonomisk vinning. Enligt beräkningar som Transport- och kommunikationsverket låtit göra är den ekonomiska vinningen per tungt fordon på årsnivå uppskattningsvis i medeltal 3 000–8 000 euro beroende på fordon eller fordonskombination. Att återställa ett fordon genom att avlägsna de förbjudna ändringarna innebär i sin tur ofta att systemet måste förnyas helt, vilket uppskattningsvis kostar i medeltal 15 000–20 000 euro. Beräkningarna är baserade på de uppskattade genomsnittliga underhålls- och reparationskostnaderna och de årliga genomsnittliga körprestationerna.

Striktare påföljder är motiverade för att åstadkomma en förebyggande effekt. I praktiken görs utsläppsmanipulation alltid avsiktligt, och handlingen är alltså i sig klandervärd. Dessutom eftersträvas ekonomisk vinning genom att t.ex. spara bränsle och undvika underhålls- och reparationskostnader. Den uppnådda ekonomiska vinningen kan anses vara betydande och snedvrider dessutom konkurrensen inom branschen. Utsläppsmanipulation skadar både miljön och människors hälsa. Den föreslagna avgiften bör vara tillräckligt hög för att effektivt förebygga utsläppsmanipulation.

Enligt gällande lag kan utsläppsmanipulation betraktas som förbjuden verksamhet med stöd av 7 § 1 mom. i fordonslagen. Detta innebär enligt 195 § 2 mom. i den gällande lagen att fordonets förare, ägare eller varaktiga innehavare endast kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 eller 40 euro för verksamheten. Det kan betraktas som en obetydlig sanktion i förhållande till hur klandervärd verksamheten med utsläppsmanipulation är.

Enligt 198 § i den gällande fordonslagen kan polisen belägga ett fordon med körförbud bl.a. om det vid en teknisk vägkontroll konstateras att fordonet till sin konstruktion eller utrustning eller till sitt skick inte uppfyller de krav som föreskrivs i lagen eller med stöd av den. Transport- och kommunikationsverket får också meddela körförbud för ett fordon, om fordonets konstruktion har ändrats i strid med det som föreskrivs i 7 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen. Föreläggande om körförbud är dock i sig inte tillräckligt för att eliminera utsläppsmanipulation eftersom man inte ingriper i ändringarna av fordonets konstruktion.

Paragrafens 6 mom. motsvarar det tidigare 3 mom., det föreslagna 7 mom. motsvarar det tidigare 4 mom., det föreslagna 8 mom. motsvarar det tidigare 5 mom. och det föreslagna 9 mom. motsvarar det tidigare 6 mom. Innehållet i dessa moment förblir oförändrat. I 9 mom. görs dock en teknisk korrigerings till följd av att paragrafens rubrik ändras.

198 §. Föreläggande om körförbud. I 3 mom. görs en lagteknisk korrigerings och det hänvisas till den nya 7 a §.

200 §. Föreläggande om kontrollbesiktning. Från 1 mom. flyttas de bestämmelser som gäller något annat än föreläggande om kontrollbesiktning till de nya 200 a § och 200 b §.

200 a §. Godkännande eller underkännande av fordon vid kontrollbesiktning. Paragrafen är ny. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om godkännande eller underkännande av fordon vid kontrollbesiktning. Bestämmelserna om godkännande och underkännande av fordon vid kontrollbesiktning flyttas från 200 § 1 mom. till den nya paragrafen.

I 1 mom. föreskrivs det om de bestämmelser som tillämpas på kontrollbesiktning. Hänvisningarna i bestämmelsen preciseras.

Till 2 mom. flyttas 200 § 6 mom. Bestämmelsens innehåll ändras inte.

Till 3 mom. fogas en bestämmelse som förtydligar rättsläget. Enligt den ska alla de kontrollområden som anmälts av polisen vara åtgärdade för att fordonet ska kunna godkännas vid besiktningen.

I 4 mom. föreskrivs det om underkännande av fordon vid kontrollbesiktning. Enligt momentet ska fordonet underkännas om det inte godkänns vid besiktningen och besiktningen inte avbryts.

200 b §. Innehållet i kontrollbesiktning. Paragrafen är ny och i den föreskrivs det om kontrollbesiktningens innehåll.

Bestämmelserna i 160 § 3 mom. om bestämning av kontrollområden flyttas till paragrafens 1 mom. Språkdräkten korrigeras så att den bättre motsvarar sättet att anteckna kontrollområden i praktiken. Anteckningar görs inte enbart i besiktning- eller registreringsintyget, utan till föraren ges ett separat dokument om saken (*kontrollanmälan*), och vid sidan av denna föreskrivs det om rätten att göra en anteckning i besiktning- eller registreringsintyget.

Paragrafens 2 mom. är nytt och innehåller bestämmelser om kontroll av fordonets skick om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman inte har bestämt vilka kontrollområden som ska kontrolleras vid kontrollbesiktningen. Då ska fordonets skick kontrolleras i samma utsträckning som vid periodisk besiktning.

I 3 mom. föreskrivs det om det förfarande som tillämpas när kontrollområdena granskas.

Paragrafens 4 mom. är nytt. Det innehåller bestämmelser om området för kontrollbesiktning av fordon som inte behöver genomgå periodisk besiktning. Det ska kontrolleras att fordonets skick överensstämmer med de bestämmelser och föreskrifter som gäller för fordonet, att det är tryggt att användas i trafik, att det inte orsakar onödiga miljöölagenheter och att de uppgifter om fordonet som ska antecknas i registret är korrekta.

Bestämmelserna om möjligheten att förelägga en utförligare kontroll av fordonet flyttas från 200 § 1 mom. till paragrafens 5 mom. Momentets ordalydelse preciseras så att den tydligare motsvarar bestämmelsens syfte och praktiken.

202 §. Gränsvärden för mått och massa som tillämpas vid godkännande av bilar och tillhörande släpvagnar. Paragrafen ändras så att den tar hänsyn till ikraftträdandet av säkerhetsförordningen (EU) 2019/2144. Förordningen gäller fordonskategorierna M, N och O enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, och den träder i kraft stegvis: för nya fordonstyper den 6 juli 2022 och för ibruktagande av fordon den 7 juli 2024. Genom förordningen upphävs bl.a. den tidigare säkerhetsförordningen (EG) nr 661/2009. Även kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG upphävs genom säkerhetsförordningen (EU) 2019/2144. I momentet görs de ändringar och tillägg som behövs med hänsyn till ikraftträdandet av säkerhetsförordningen 2019/2144. I fortsättningen kan också en bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas artikel 42 eller 45 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem eller artikel 6.3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna konstruktionsegenskaper och säkerhet, godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen.

7.2 Lagen om ändring av 22 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

22 §. *Krav på besiktningsställets verksamhet, lokaler och besiktningsanordningar.* Det föreslås att 3 mom. ändras så att det tas in ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om de anordningar som ska finnas på ett besiktningsställe som utför periodisk besiktning. Paragrafens 1 och 2 mom. ändras inte.

Paragrafens 3 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter också om andra anordningar än sådana som lämpar sig för besiktning av fordon. Bemyndigandet behöver utvidgas för att andra än besiktningsrelaterade skyldigheter som gäller fordonet ska kunna fullgöras med lämpliga anordningar. Det gällande bemyndigandet kan inte anses gälla sådana nya kontrollområden som inte påverkar bedömningen av fordonets trafikduglighet utan att man på lagnivå utvidgar området för bemyndigandet till att gälla kontrollområden som inte omfattas av besiktningsdirektivet samt de åtgärder dessa föranleder. I praktiken förutsätter genomförandeförordningen (EU) 2021/392 om insamling av uppgifter om förbrukningen vid körning att besiktningsstället i fortsättningen har anordningar med tekniska egenskaper som möjliggör insamling av de uppgifter som ska samlas in i samband med periodisk besiktning av fordon. Med stöd av den föreslagna 152 a § i fordonslagen ska Transport- och kommunikationsverket ansvara för att rapportera uppgifterna till kommissionen.

7.3 Lagen om ändring av lagen om transportservice

2 §. *Allmänna definitioner.* Till definitionerna fogas den nya 12 punkten som definierar begreppet automatiserat körsystem. Den motsvarar ordagrant definitionen i Wienkonventionen om vägtrafik. Ändringarna i konventionen har godkänts i FN, och de trädde i kraft i juli 2022. Samtidigt togs också en definition av dynamisk kontroll in i Wienkonventionen om vägtrafik. Med dynamisk kontroll avses utförande i realtid av alla de operativa och taktiska funktioner som krävs för att framföra fordonet. I detta ingår att kontrollera fordonets rörelser i sidgående och

längsgående riktning, iaktta vägen, reagera på händelser i vägtrafiken samt planera och signalera manövrar. I det här skedet föreslås det inte att en definition av dynamisk kontroll tas in i lagen om transportservice eftersom termen tills vidare inte används i bestämmelserna.

Med avvikelse från lagens allmänna systematik föreslås det att definitionen fogas till de allmänna definitionerna, trots att den tillsvidare endast används på ett ställe i lagen. Det är dock sannolikt att fler bestämmelser som gäller fordon med automatiserade körsystem kommer att tas in också i lagen om transportservice i framtiden i takt med att automatiseringen av trafiken går framåt.

17 §. *Fordon som används i trafik.* Paragrafens 3 mom. ändras så att det också är möjligt att avvika från registreringskyldigheten om ett fordon med automatiserat körsystem används för transport med stöd av ett provnummerintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket. Avsikten med ändringen är att möjliggöra testning av affärsmodeller för mobilitetstjänster med automatiserade fordon.

Den föreslagna ändringen är kopplad till den nya 116 a § som föreslås tas in i fordonslagen. I den nya paragrafen preciseras testning och försök med fordon som har provnummerintyg utifrån förfarandet med provnummerintyg. Dessa automatiserade fordon testas fortfarande och kan därför inte typgodkännas eller beviljas enskilt godkännande. Därför kan de inte besiktas på det sätt som förutsätts för registrering, och alltså inte heller registreras på det vanliga sättet. Provnumperskyltar och provnummerintyg innebär dock att fordonen får ett identifikationstecken som motsvarar ett registreringsnummer, och enligt det föreslagna 116 a § 4 mom. i fordonslagen antecknas de i en elektronisk förteckning som förs av Transport- och kommunikationsverket och som utgör ett elektroniskt register. På detta sätt iakttas artikel 1.12 i ändringsförordningen (EU) 2020/1055, som förutsätter att registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över i situationer där fordonen inte har vanliga registreringsnummer ska läggas till artikel 16 om nationella elektroniska register i EU:s förordning om trafikidkare.

231 §. *Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret.* Paragrafens 3 mom. ändras så att den mer exakt än tidigare anger begränsningarna av rätten att lämna ut fysiska persons namn så att skyddet når den omfattning som eftersträvas med bestämmelsen. I fortsättningen gäller begränsningen av rätten att lämna ut en fysisk persons namn mer exakt de situationer som anges i lagens 227 § 1 mom. 2–4 punkten, 228 och 229 §.

Förslaget motsvarar mer exakt lagens mål att utsträcka spärrmarkeringen till att gälla en persons namn när det är motiverat att hemlighålla det. Det är uttryckligen fråga om enskilda och oförutsägbara konkreta möten där behovet av skydd i första hand har att göra med att en utomstående kan få veta namnet på ägaren eller innehavaren av ett fordon t.ex. genom att begära fordonets registreringsuppgifter från en offentlig söktjänst. Eftersom bestämmelsen har utformats med tanke på skyddet vid fysiska möten ger namnskyddet i registret inte i övrigt något skydd som inte skulle kunna uppnås med den allmänna spärrmarkeringens omfattning. En allmän spärrmarkering omfattar alltid uppgifterna om hemkommun, bostad, adress och andra kontaktuppgifter för den person som markeringen gäller.

7.4 Lagen om ändring av 52 § i vägtrafiklagen

52 §. Körning med vissa lätta elfordon.

Rubriken och 2 mom. ändras. Förslaget är kopplat till den nya 29 a § som klarlägger transportrobotars karaktär av fordon. Avsikten med förslaget är att lätta automatiserade fordon för gods-transport även framöver ska kunna användas på gångbanor. Godstransporter med lätta distributionsrobotar inleddes i Esbo våren 2022. Fordonen är små och rör sig i promenadhastighet (den genomsnittliga promenadhastigheten är 3–6 km/h). När ett sådant fordon körs på en gångbana måste dock särskild försiktighet iakttas och fordonets hastighet anpassas så att det inte medför fara eller olägenhet för fotgängare. Dessa förutsättningar gäller framöver också sådana självbalanserade lätta elfordon som avses i momentet. Även i fortsättningen ska fotgängare lämnas fri passage.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

I det första lagförslaget i regeringens proposition (fordonslagen) ingår följande bemyndiganden för statsrådet att utfärda förordningar:

- 1) med stöd av det föreslagna 145 § 4 mom. får närmare bestämmelser om innehållet i ändringsbesiktningar utfärdas genom förordning av statsrådet,
- 2) med stöd av den nya 145 a § får närmare bestämmelser utfärdas om registreringen av de uppgifter som avses i 1 mom.

I det första lagförslaget i regeringens proposition (fordonslagen) ingår följande bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter:

- 1) med stöd av det föreslagna 7 § 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav som avses i den paragrafen och de undantag som gäller dem,
- 2) med stöd av det nya 7 a § 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om alternativ till de tekniska krav som avses i momentet,
- 3) med stöd av det nya 7 a § 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om tekniska krav på delar och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser samt om förutsättningarna för utförande av ändringar, förutsatt att föreskrifterna behövs för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska uppnås och en tillräcklig nivå på skyddet av miljön och hälsan säkerställas,
- 4) med stöd av det nya 7 a § 6 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de i den paragrafen avsedda tekniska kraven för ändring av fordon och om de utredningar som krävs i fråga om dem samt om smärre

undantag och alternativa krav som tillämpas vid påvisande av överensstämmelse med kraven och i fråga om kraven,

- 5) med stöd av det nya 29 a § 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om mått, massa, lyktor och strålkastare, reflektorer, ljudsignalanordningar och bromsar för lätta automatiserade fordon för godstransport,
- 6) med stöd av det föreslagna 66 § 8 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om dokumenterade kontrollplaner och lämpliga rutiner för produktöverensstämmelse när det gäller tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande samt nationellt typgodkännande av små serier,
- 7) enligt det nya 80 § 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i det intyg som ska fogas till ansökan om enskilt godkännande,
- 8) med stöd av det nya 116 a § 6 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i den information som ska lämnas enligt paragrafen och om hur information ska meddelas och rapportering genomföras,
- 9) med stöd av det föreslagna 143 § 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda ändringar som förutsätter ändringsbesiktning samt om de i 2 mom. avsedda ändringar och smärre ändringar som inte förutsätter ändringsbesiktning,
- 10) enligt det föreslagna 160 § 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i besiktningsintyg.

I det första lagförslaget i regeringens proposition (fordonslagen) ingår följande bemyndigande för tekniska granskningsavdelningen vid Huvudstaben att meddela närmare föreskrifter:

- 1) med stöd av det nya 7 § 7 mom. får tekniska granskningsavdelningen vid Huvudstaben meddela närmare föreskrifter om sådana små tekniska avvikelser hos i registret införda fordon vid Försvarmakten som behövs på grund av Försvarmaktens uppgifter eller fordonets specifika användningsändamål. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

I det andra lagförslaget i regeringens proposition (lagen om fordonsbesiktningsverksamhet) ingår följande bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter:

- 1) med stöd av det föreslagna 22 § 3 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningsanordningar, sådan besiktningsutrustning och sådana lokaler för besiktningsstället som lämpar sig för

besiktningsslaget i fråga. Transport- och kommunikationsverket meddelar dessutom närmare föreskrifter om de anordningar som ska finnas på ett besiktningställe som utför periodisk besiktning.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna i huvudsak ska träda i kraft vid ingången av 2023. Bestämmelserna om utsläppsmanipulation i förslaget till lag om ändring av fordonslagen föreslås dock träda i kraft först den 1 juni 2024. Bestämmelserna om utsläppsmanipulation förutsätter att tillsynsmyndigheterna har tillräckligt med tid för att förbereda sig på de ändringar som bestämmelserna medför.

10 Verkställighet och uppföljning

10.1 Utsläppsmanipulation

De föreslagna ändringarna i fordonslagen som gäller utsläppsmanipulation förenas med information till branschen, t.ex. till speditörsföretag och reparationsverkstäder. Polisens roll i egenkap av övervakande myndighet framhävs i tillsynen över utsläppsmanipulationsfall och i påförandet av påföljder.

10.2 Främjande av automatisering

I propositionen ingår som ett nytt rättsmedel Transport- och kommunikationsverkets rätt att omedelbart avbryta automatiseringstestning med provnummerintyg om det medför fara eller olägenheter för den övriga trafiken. I praktiken kan polisen bli tvungen att avbryta körning av ett sådant fordon enligt 198 § i fordonslagen. När automatisering testas är innehavaren av provnummerintyget dessutom skyldig att rapportera om försöket till Transport- och kommunikationsverket, och ämbetsverket är skyldigt att publicera information om försöken utifrån rapporterna.

10.3 Uppgifter om förbrukning vid körning

Enligt genomförandeförordningen ska medlemsstaterna samla in uppgifter om bränsle- och energiförbrukningen vid verklig körning som en del av den periodiska besiktningen. Insamlingen av uppgifter ska inledas senast den 20 maj 2023 och skyldigheten gäller nya personbilar och lätta nyttofordon registrerade den 1 januari 2021 eller senare. Medlemsstaterna får också rapportera uppgifter tidigare. Även fordonstillverkarna ska samla in uppgifter från verklig körning för nya personbilar och lätta nyttofordon som registrerats den 1 januari 2021 eller senare.

Tillverkarna och medlemsstaterna ska rapportera de uppgifter från verklig körning som samlats in under kalenderåret till kommissionen och Europeiska miljöbyrån med hjälp av de förfaranden för dataöverföring som tillhandahålls av miljöbyrån. I Finland ska besiktningstationerna samla in uppgifter från verklig körning och skicka dem till Transport- och kommunikationsverket. Ämbetsverket rapporterar de insamlade uppgifterna till Europeiska miljöbyrån.

10.4 Drivkraftsändringar

Ett mer flexibelt och teknikneutralt främjande av konvertering i alla fordonskategorier och för fordon av alla åldrar bidrar till miljömålen bl.a. i enlighet med färdplanen för fossilfria transporter. Ett storskaligt tillåtande utgör dock en ny verksamhet, och därför bör man följa upp säkerhets- och miljökonsekvenserna av de konverteringar som fordonen genomgår.

11 Förhållande till andra propositioner

11.1 Samband med andra propositioner

Vid försvarsministeriet har beretts regeringens proposition till riksdagen med förslag till militärfordonslag och till lag om ändring av vägtrafiklagen (RP 221/2022 rd) som har lämnats till riksdagen den 20 oktober 2022. Innehållet i den proposition har samband med denna proposition. Försvarsministeriets proposition och denna proposition är beroende av varandra och bör behandlas samtidigt i riksdagen.

De föreslagna bestämmelserna i 1 a § 1 punkten och 2 § 36 a punkten i det första lagförslaget i propositionen (fordonslagen) är beroende av militärfordonslagen eftersom militärfordonslagens nummer behöver fogas till bestämmelserna. Militärfordonslagen ska träda i kraft samtidigt eller innan denna proposition.

Den föreslagna bestämmelsen i 2 § i det tredje lagförslaget i propositionen (lagen om transport-service) är beroende av regeringens proposition (RP 41/2022 rd) med förslag till lagstiftning om genomförande av direktivet om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster. Regeringens proposition lämnades till riksdagen våren 2022.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Allmänt

Syftet med den föreslagna lagstiftningen är i synnerhet att upprätthålla trafiksäkerheten och förhindra miljöförstöring. Med hänsyn till dessa mål tryggar den föreslagna lagstiftningen allas rätt till liv, personlig frihet och integritet enligt 7 § i grundlagen samt allas rätt till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen.

Den föreslagna lagstiftningen är relevant för egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen, näringsfriheten enligt 18 §, ansvaret för miljön enligt 20 §, rättsskyddet enligt 21 § och för 80 §, som innehåller bemyndiganden att utfärda rättsnormer.

12.2 Bestämmelserna om påföljder

Propositionen innehåller nya bestämmelser om påföljder för utsläppsmanipulation, som är relevanta med avseende på den grundläggande rättigheten till rättsskydd enligt 21 § i grundlagen.

Transport- och kommunikationsverket påför påföljdsavgiften enligt 189 § 6 punkten i den föreslagna fordonslagen. Avgiften för trafikförseelse enligt den föreslagna 195 § påförs enligt 201 § i fordonslagen av den myndighet som utövar tillsyn över fordons skick och trafikduglighet, dvs. polisen, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen.

I lagberedningspraxis har man sällan tagit ställning till förutsättningar och grunder för valet mellan administrativa påföljdsavgifter och straffrättsliga bestämmelser. Denna proposition utgår ändå från att det straffrättsliga systemet ska tillämpas i sista hand även om bötesstraff skulle väljas som påföljd. Om det straffrättsliga systemet tillämpas och en viss gärning görs straffbar är det ett uttryck för större fördömande av den klandervärda gärningen, och därför finns det skäl att välja straffrättsliga påföljder endast för det mest klandervärda beteendet. Det är också viktigt att strafflagen inte belastas med mindre klandervärda gärningar.

Riksdagens grundlagsutskott har konstaterat att en straffrättslig sanktion principiellt uttrycker en större klandervärdhet än en mer neutral administrativ påföljd (GrUU 9/2018 rd). Mindre skadliga och klandervärda gärningar som det ändå med tanke på deras skadlighet är motiverat att förena med påföljd, är det därför ändamålsenligt att förena med administrativa avgiftspåföljder. Också avgiftspåföljder kan enligt utskottet fungera allmänpreventivt varvid deras effekt är baserad på bl.a. övervakning och graden av risk för att åka fast och på att påföljden påförs snabbt. I Finland finns utanför strafflagen många brottsrekvisit som är förenade med böter, och det behövs inga flera sådana utan godtagbar motivering. Som exempel på en motsatt utveckling kan nämnas den nya vägtrafiklagen som trädde i kraft i juni 2020 och där de minsta förseelserna i vägtrafiken lösgjordes från straffrätten och i stället förenades med en administrativ avgift för trafikförseelse (se RP 180/2017 rd). Inte heller i detta lagförslag föreslås några nya straffrättsliga påföljder, utan de nya föreslagna påföljderna är administrativa. De allmänna grunderna för administrativa påföljder ska enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis anges i lag på det sätt som avses i 2 § 3 mom. i grundlagen, eftersom åläggande av påföljderna innebär utövning av offentlig makt. Av dessa orsaker ska lagen innehålla exakta och tydliga bestämmelser om grunderna för betalningsskyldigheten, betalningens storlek och den betalningsskyldigas rättsskydd samt om grunderna för lagens verkställighet (se t.ex. GrUU 9/2018 rd, GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd). I 10 kap. i den gällande fordonslagen föreskrivs det om påföljdsavgift, avgift för trafikförseelse samt fordonsförseelse där påföljden är bötesstraff. Bestämmelserna är noggrant avgränsade, exakta och förenliga med legalitetsprincipen. De föreslagna bestämmelserna kompletterar och preciserar dessa bestämmelser för att stärka rättsskyddet enligt 21 § i grundlagen.

När det gäller administrativa påföljder har administrativ påföljdsavgift betraktats som den administrativa påföljd som påförs i sista hand. När införandet av administrativa påföljdsavgifter övervägs har man ansett att det alltid måste bedömas om de mål som eftersträvas genom tillsynen kan uppnås med lindrigare medel eller med andra administrativa påföljder. Man har ansett att en omständighet som talar för administrativa påföljdsavgifter är att administrativa styrmedel eller andra administrativa påföljder för förseelser inte kan betraktas som tillräckliga eller ändamålsenliga, men förseelsernas art inte absolut förutsätter att det straffrättsliga systemet tillämpas.

Grundlagsutskottet har ofta fäst vikt vid att bestämmelserna om administrativa påföljder ska vara proportionerliga, dvs. förenliga med proportionalitetsprincipen (GrUU 15/2014 rd och GrUU 17/2012 rd och de utlåtanden som nämns i det). I bestämmelserna om påföljdsavgift uppfylls kravet på proportionalitet genom att det inte finns någon lagstadgad nedre gräns för påföljdsavgiften och genom att man vid bestämmande av avgiften beaktar förhållandena från fall till fall på det sätt som föreskrivs i lagen. Påföljdsavgift påförs inte i situationer där förseelserna är ringa eller där det är oskäligt att påföra avgiften. I stället för påföljdsavgift kan Transport- och kommunikationsverket ge en anmärkning.

Kravet på proportionalitet uppfylls genom att beloppet av avgiften för trafikförseelse är graderat i tre olika nivåer enligt fordonets totalmassa. Ju större den totala massan är, desto större är också den avgift för trafikförseelse som påförs. Detta är motiverat eftersom ju större fordonets massa är, desto större är den potentiella lagstridiga nyttan av utsläppsmanipulationen. Fordon med större massa används dessutom mer allmänt inom yrkestrafiken, där de årliga körprestationerna är högre. Då kan gärningen generellt också betraktas som mer klandervärd. Beloppet på avgiften för trafikförseelse beror också på om avgiften påförs en fysisk person eller en juridisk person. Beloppet av en avgift för trafikförseelse som påförs en juridisk person är högre än beloppet för en fysisk person. Avsikten är att påföljderna för utsläppsmanipulation framför allt ska riktas till speditörsföretag i stället för enskilda personer, för att manipulationerna ska bli olönsamma för trafikidkare. Därför är det motiverat att påföljderna för juridiska personer är högre.

Bestämmelser om förfarandet vid påförande av avgift för trafikförseelse finns i den gällande vägtrafiklagen. Enligt 160 § i vägtrafiklagen är det möjligt att låta bli att påföra en avgift för trafikförseelse om förseelsen är ringa eller om det är uppenbart oskäligt att fastställa en påföljd. Detta säkerställer att den övervakande myndigheten har möjlighet att ta hänsyn till omständigheterna i det specifika fallet när avgift för trafikförseelse påförs för utsläppsmanipulation, och att fastställandet av påföljden inte leder till en oskälig situation.

Den föreslagna påföljdsavgiften och avgiften för trafikförseelse som påförs för utsläppsmanipulation kan motiveras i synnerhet med hänsyn till 20 § i grundlagen. Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Utsläppsmanipulation av fordon ökar de lokala utsläppen, som är skadliga för miljön och människors hälsa. Fordon manipuleras vanligen för att uppnå ekonomisk vinning eller för att öka fordonets prestanda. Med tanke på systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna kan det anses finnas ett godtagbart och vägande samhälleligt behov av en påföljdsavgift och en avgift för trafikförseelse som påförs vid utsläppsmanipulation. Eftersom utsläppsmanipulation syftar till ekonomisk vinning eller förbättring av fordonets prestanda innebär det att utsläppsmanipulation i regel är uppsåtlig verksamhet. Av proportionalitetsskäl är det ändamålsenligt att avgränsa bestämmelserna om påföljder så att de gäller verksamhet som är uppsåtlig eller sker av oaksamhet.

Grundlagsutskottet har ansett att påföljdsavgifter som är till beloppet betydande framhäver kravet på rättssäkerhet (GrUU 14/2018 rd). Utskottet har ansett det vara problematiskt om beslutanderätten i fråga om stora administrativa påföljdsavgifter koncentreras till en enda tjänsteman

(GrUU 24/2018 rd). Påföljdsavgiftens maximibelopp kan således inte vara särskilt högt om avgiften inte påförs i ett kollegialt beslutsförfarande. Emellertid har förvaltningsmyndigheter annanstans i lag med grundlagsutskottets medverkan anvisats rätt att påföra vissa påföljdsavgifter med ett fast maximibelopp, också utan ett krav på kollegialt beslutsfattande (t.ex. överträdelseavgift och påföljdsavgift enligt lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken/GrUU 28/2014 rd, påföljdsavgift enligt arbetsavtalslagen/GrUU 9/2012 rd, försummelseavgift enligt avfallslagen/GrUU 58/2010 rd). Det fasta maximibeloppet i euro för dessa administrativa sanktioner varierar mellan 30 000 och 500 000 euro. Den föreslagna påföljdsavgiften för juridiska personer, som påförs av Transport- och kommunikationsverket, får uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst en procent av den ekonomiska aktörens, den tekniska tjänstens eller den godkända sakkunnigas omsättning under den föregående räkenskapsperioden. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får avgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. På motsvarande sätt begränsas det maximala beloppet av avgiften för trafikförseelse graderad enligt fordonets massa till 30 000 euro för juridiska personer och 3 000 personer för fysiska personer. Med hänsyn till grundlagsutskottets utlåtanden betraktas sådana administrativa påföljder inte som problematiska med tanke på rättssäkerheten.

12.3 Bestämmelserna om utsläppsmanipulation

Bestämmelser om egendomsskydd finns i 15 § i grundlagen. Enligt 15 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. I 18 § i grundlagen föreskrivs det om näringsfrihet. Enligt 1 mom. i den paragrafen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt.

I sin utlåtandep Praxis har grundlagsutskottet konstaterat att egendom inte i grundlagen skyddas mot alla användningsbegränsningar, och att ägarens rättigheter kan begränsas genom lagstiftning som uppfyller de allmänna villkoren för lagar som inskränker de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUB 25/1994 rd). Utskottet hänvisade i det sammanhanget till den tolkningspraxis som redan länge hade tillämpats i frågor som gäller egendomsskyddet, enligt vilken skyddet för ägarens egendomsrättigheter inte är absolut, utan att det genom lag i vanlig ordning kan ställas begränsningar som inte kränker ägarens normala, rimliga och förnuftiga användning av sin egendom. Även avtalsfriheten skyddas via egendomsskyddet.

Grundlagsutskottet har konstaterat att proportionalitetskravet är ett allmänt restriktionskriterium i fråga om grundläggande fri- och rättigheter som med tanke på både egendomsskyddet och rättigheten att idka näring innebär att begränsningen bör vara nödvändig för att ett godtagbart mål ska uppnås och inte får gå längre än vad som är motiverat med hänsyn till det samhälleliga intresset bakom regleringen i relation till den aktuella grundrättigheten (GrUU 24/1998).

I propositionen föreslås bestämmelser om att utsläppsmanipulation av ett fordon är en förbjuden ändring av fordonet (6 a § och 7 a § 4 mom. i fordonslagen). Med utsläppsmanipulation avses en sådan avsiktlig ändring av ett system för avgasefterbehandling eller för motorkontroll i ett fordon som gör att fordonets miljöbelastning efter ändringen sammantaget är större än före ändringen. Ett mål med förbudet är att minska utsläppen från trafiken genom att eliminera affärsverksamhet som baseras på utsläppsmanipulation. De föreslagna bestämmelserna är relevanta

för den grundlagstryggade näringsfriheten även om de i sig inte är avsedda att inskränka näringsfriheten med nya regler, utan syftar till att klarlägga den gällande lagstiftningens status och syfte, eftersom utsläppsmanipulation redan nu kan betraktas som förbjuden verksamhet som strider mot 7 § i fordonslagen. Bestämmelserna föreslås eftersom rättsläget tillåter olika tolkningar.

De i propositionen föreslagna bestämmelserna som förbjuder utsläppsmanipulation har konsekvenser för näringsidkandet bland aktörer som säljer produkter och tjänster som används för utsläppsmanipulation. Sådana aktörer är t.ex. internationella försäljningsplattformar, speditörsföretag som bygger sin affärsverksamhet på transporter, eller reparationsverkstäder i Finland som utför utsläppsmanipulation. Förslagen kan ha konsekvenser för egendomsskyddet för fysiska personer eftersom bestämmelser som förbjuder utsläppsmanipulation begränsar deras frihet att bestämma över hur deras egendom används. Förslagen i propositionen främjar jämlika konkurrensförutsättningar inom yrkestrafiken. Förslagen anses inte inskränka näringsfriheten för företag på fordonsmarknaden, och med hänsyn till de nämnda omständigheterna kan förslaget inte betraktas som en oskälig inskränkning av egendomsskyddet eller näringsfriheten. Med det förbud mot utsläppsmanipulation som föreslås i propositionen strävar man efter att trygga tillgodoseendet av den grundläggande rättigheten till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen.

12.4 Bestämmelserna om uppgifter om förbrukning vid körning

De nya skyldigheter som föreslås i genomförandeförordningen gällande övervakning och rapportering av uppgifter om förbrukning vid körning kan ha konsekvenser för besiktningstillämnas förutsättningar att utöva sin affärsverksamhet om de måste skaffa ny utrustning. I den föreslagna 152 a § föreskrivs det enligt propositionen om insamling av förbrukningsuppgifter i samband med periodisk besiktning. Förslaget kan vara relevant för näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen och egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen.

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. De bestämmelser som föreslås i propositionen kan innebära att den befintliga besiktningstrustningen inte nödvändigtvis kan mäta förbrukningsuppgifterna vid körning, utan att en del besiktningstationer blir tvungna att förnya sina OBD-läsare. OBD-läsare hör dock till den utrustning som varje besiktningstation behöver redan för sina nuvarande uppgifter. Läsarna måste dessutom i vilket fall som helst förnyas med bestämda mellanrum. Även om de föreslagna bestämmelserna kan medföra kostnader på vissa besiktningstationer är det fråga om moderata kostnader. Förslaget bidrar till tillgodoseendet av den miljörelaterade grundläggande rättigheten enligt 20 § i grundlagen, eftersom man med hjälp av de uppgifter som samlas in bättre kan övervaka och följa upp hur förbrukningen vid verklig körning utfaller jämfört med de värden som uppgetts vid typgodkännandet.

12.5 Bemyndigandena att utfärda förordning

I 80 § 1 mom. i grundlagen finns bestämmelser om grunderna för utfärdande av förordningar. Enligt momentet kan statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyn-

digande i grundlagen eller i någon annan lag. Bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag ska dock utfärdas genom lag.

Grundlagsutskottet har i sin praxis krävt att bemyndiganden att utfärda förordning ska vara exakta och noggrant avgränsade. Grundlagsutskottet har regelmässigt påpekat att bestämmelserna i grundlagen under alla omständigheter direkt begränsar tolkningen av bemyndigandebestämmelser och innehållet i bestämmelser som utfärdas med stöd av bemyndigandena, och att allmänna rättsnormer därför inte kan utfärdas genom förordning om frågor som hör till området för lag (t.ex. GrUU 10/2014 rd, GrUU 58/2010 rd s. 3/I och GrUU 44/2010 rd, s. 4/II).

Det första lagförslaget i propositionen, om ändring av fordonslagen, innehåller två nya bemyndiganden för statsrådet att utfärda förordningar. Enligt det föreslagna 145 § 4 mom. i fordonslagen får närmare bestämmelser om innehållet i ändringsbesiktningar utfärdas genom förordning av statsrådet. I 1 och 2 mom. föreskrivs det om innehållet i ändringsbesiktning och om de kontrollområden som ska kontrolleras. Bemyndigandet att utfärda förordning gör det möjligt att precisera bestämmelserna på lagnivå.

Enligt den föreslagna 145 a § i fordonslagen får närmare bestämmelser om registreringen av de uppgifter om ändringsbesiktning som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet. I 1 mom. finns en grundbestämmelse om de uppgifter som ska antecknas i registret, där det preciseras vilka uppgifter om ändringsbesiktningen som besiktningsstället ska registrera.

Båda bemyndigandena att utfärda förordningar är exakta och noggrant avgränsade. De är kopplade till tillräckliga grundbestämmelser på lagnivå, och statsrådet kan genom förordningar endast precisera bestämmelserna på lagnivå. Det är fråga om sådant detaljerat och tekniskt innehåll som enligt grundlagen inte behöver föreskrivas genom lag.

12.6 Bemyndigandena att meddela föreskrifter

I 80 § 2 mom. i grundlagen föreskrivs det om grunderna för delegering av lagstiftningsbehörighet. Enligt momentet kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Dessutom förutsätts det att tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis konstaterat att andra än de som anges i 80 § 1 mom. i grundlagen genom lag kan bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Grundlagsutskottet har också konstaterat att det jämfört med bemyndiganden att utfärda förordningar ställs strängare krav på noggrann avgränsning för sådana bemyndiganden, när det gäller att exakt i lag ange de frågor som bemyndigandet avser (se t.ex. GrUU 17/2018 rd, GrUU 34/2012 rd och GrUU 46/2001 rd). Grundlagsutskottet har upprepade gånger understrukt att grundlagens bestämmelser direkt inskränker tolkningen

av bemyndigandena och innehållet i de bestämmelser som utfärdas med stöd av bemyndigandena (se t.ex. GrUU 10/2016 rd, GrUU 10/2014 rd, GrUU 58/2010 rd och GrUU 44/2010 rd).

I avsnitt 8 specificeras närmare de bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreslås för Transport- och kommunikationsverket. Bemyndigandena att meddela föreskrifter gäller tekniska och detaljerade bestämmelser som inte är förknippade med någon betydande prövningsrätt. Bemyndigandena att meddela föreskrifter gäller frågor där Transport- och kommunikationsverket har särskild och etablerad sakkunskap. De föreslagna bemyndigandena att meddela föreskrifter är exakta och noggrant avgränsade. Bemyndigandena att meddela föreskrifter är förenade med tillräckligt specificerade grunder för den rättsliga ställningen på lagnivå. De föreslagna bemyndigandena att meddela föreskrifter innehåller inga bemyndiganden om frågor som ska regleras i lag, utan alla de föreslagna bemyndigandena handlar om föreskrifter som preciserar lagen.

På motsvarande sätt gäller det bemyndigande att meddela föreskrifter som i 7 a § 7 mom. i fordonslagen föreslås för tekniska granskningsavdelningen vid Huvudstaben tekniska och detaljerade bestämmelser som inte är förenade med betydande prövningsrätt. Närmare bestämmelser om uppgifterna för tekniska granskningsavdelningen vid Huvudstaben finns i militärfordonslagen. Grunden för bemyndigandet att meddela föreskrifter är tillräckliga grundbestämmelser i fordonslagen, som endast preciseras genom föreskrifterna.

Lagförslagen kan på ovan nämnda grunder behandlas i normal lagstiftningsordning.

Kläm

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

1.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fordonslagen (82/2021) 16 § 2 mom., 127 och 128 §, 158 § 3 mom. och 164 §,
ändras 1 §, 2 § 5, 7, 19, 23 och 54 punkten, 7 §, 13 § 2 mom. 2 och 10 punkten samt 5 mom.,
14 § 2 mom. 1 punkten och 3 mom., 17 § 2 mom., 18 § 1 och 2 mom., 30 § 1 mom., 32 §, 66 §
4, 7 och 8 mom., 78 §, 82 § 2 mom., 91 §, 92 § 1—3 mom., 93 § 1 mom., 96 § 1 och 2 mom.,
112 § 3 mom., 116 § 1 mom., 119 §, rubriken för 5 kap., 125, 126 och 129–132 §, 134 § 1 mom.
2 punkten och 2 mom., 135 §, 136 § 2 mom. 2 punkten underpunkt a och c samt 3 mom., 138
§, 139 § 4 mom. 5 punkten, 140 § 1 mom., 142 § 1 och 3 mom., 143 § 1 mom. och 2 mom. 2, 7
och 8 punkten samt 3 mom., 144 § 1 mom. 1 punkten, 6 punkten underpunkt b och 7 punkten,
145 §, 147 § 1 mom. 3 punkten, 148 och 149 §, 150 § 3 och 4 mom., 151 § 2 mom., 153, 155
och 156 §, rubriken för 157 § och 157 § 3 mom., 159 § 1 och 2 mom., 160 och 161 §, rubriken
för 162 § och 162 § 1 mom., 166 § 1 mom. och 2 mom. 1 punkten, 189 § 6 punkten, 194 § 1
mom. 13 punkten, 195 §, 198 § 3 mom. samt 200 och 202 §, och
fogas till lagen en ny 1 a §, till 2 § nya 3 a-, 32 a-, 36 a- och 42 a-punkter, till lagen nya 6 a, 7
a, 29 a, 80 a och 116 a §, till 133 § ett nytt 4 mom., till 139 § 2 mom. en ny 4 a-punkt. och till
lagen nya 145 a, 145 b, 147 a, 152 a, 200 a och 200 b § som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag gäller, i fråga om fordon och fordonskombinationer som används på vägar som
avses i vägtrafiklagen (729/2018) och på andra platser, fordonens och fordonskombinationernas

- 1) tekniska krav,
- 2) klassificering,
- 3) godkännande,
- 4) registrering,
- 5) besiktning,
- 6) tekniska vägkontroller,
- 7) tillståndspliktiga reparationer och
- 8) tillfälliga användning i trafik.

Denna lag gäller också bland annat import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning
och annan överlåtelse av sådana system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och så-
dan utrustning som finns i nya fordon och som är avsedda för vissa fordon.

1 a §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Denna lag ska inte tillämpas på

- 1) militärfordon som avses i militärfordonslagen (/),
- 2) sparkstöttingar, lekfordon eller motsvarande anordningar som inte har motor,
- 3) rullstolar eller andra sådana förflyttningshjälpmedel för fotgängare vars framdrivande motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen.

På fordon som används uteslutande på områden som stängts av från allmän trafik tillämpas endast bestämmelserna om

- 1) allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §,
- 2) ansvar för fordons skick, registrering och besiktning i 12 §,
- 3) skyldighet att reparera fordon och återkallelse av fordon i 178 §
- 4) påföljder i 10 kap.,
- 5) föreläggande om körförbud i 198 §, och
- 6) föreläggande om kontrollbesiktning i 200 §,

På fordon som är utrustade med automatiserat körsystem och används i trafik endast utifrån provnummerintyg tillämpas endast bestämmelserna om

- 1) allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §,
- 2) ansvar för fordons skick, registrering och besiktning i 12 §,
- 3) krav på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning i 13 § 2 mom. 1–5, 10 och 12 punkten,
- 4) provnummerintyg och provnummerskyltar i 116 §,
- 5) provnummerintyg för fordon utrustade med automatiserat körsystem i 116 a §,
- 6) skyldigheten att medföra provnummerintyg i fordonet under körning i 119 §,
- 7) tekniska vägkontroller i 165–167 §,
- 8) straffrättsligt ansvar som gäller trafikförseelse i 194 § 1 mom. 6, 9–11 och 14 punkten,
- 9) straffrättsligt ansvar i 196 §,
- 10) åtgärdseftergift i 197 §, och
- 11) föreläggande om körförbud i 198 §.

På lätta automatiserade fordon för godstransport tillämpas endast bestämmelserna om

- 1) allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §,
- 2) ansvar för fordons skick, registrering och besiktning i 12 §,
- 3) krav på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning i 13 § 2 mom. 1–5, 10 och 12 punkten,
- 4) lätta automatiserade fordon för godstransport i 29 a §,
- 5) straffrättsligt ansvar som gäller trafikförseelse i 194 § 1 mom. 14 punkten,
- 6) straffrättsligt ansvar i 196 §,
- 7) åtgärdseftergift i 197 §, och
- 8) föreläggande om körförbud i 198 §.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3 a) *automatiserat körsystem* ett fordonssystem som använder både hårdvara och programvara för att på ett varaktigt sätt utöva dynamisk kontroll över ett fordon

5) *förhandsanmälan* anmälan av uppgifter om ett nytt, färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon till Transport- och kommunikationsverket före den första registreringen

7) *tidpunkten för det första ibruktagandet* den dag då fordonet har registrerats första gången eller då fordonet faktiskt har tagits i bruk

19) *system* en sammansättning av anordningar som kombinerats för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon

23) *kopplingsbesiktning* kontroll som utförs för godkännande av koppling mellan ett dragfordon och ett släpfordon eller mellan ett dragfordon och flera släpfordon

32 a) *utsläppsmanipulation* en sådan avsiktlig ändring av ett system för avgasefterbehandling eller för motorkontroll i ett fordon som gör att fordonet till sina miljöegenskaper inte längre uppfyller de krav som gäller avgasutsläpp

36 a) *militärfordonsregister* det register som avses i 14 § i lagen om militärfordon

42 a) *elektroniskt intyg om överensstämmelse* ett sådant intyg om överensstämmelse enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem som finns i strukturerad elektronisk form

54) *enskilt godkännande* ett förfarande genom vilket en beviljare av enskilt godkännande enligt lagen om ordnande av enskilt godkännande (958/2013) intyggar att en enskild bil eller dess släpvagn, oavsett om den är unik eller inte, uppfyller de tillämpliga kraven för nationellt enskilt godkännande

6 a §

Försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation

En ekonomisk aktör får inte sälja eller montera ett sådant system för manipulation av utsläpp i fordon som används i trafik som medför att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Den ekonomiska aktören ska kunna visa att fordonet, trots monteringen av ett system som avses i 1 mom. i fordonet, fortfarande uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Som bevis på överensstämmelse med kraven betraktas

1) ett EG-typgodkännandeintyg som utfärdats av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland,

- 2) en utredning som motsvarar kompetensområdet för den tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet, eller
- 3) en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig.

7 §

Tekniska krav för fordon

Om inte något annat föreskrivs i denna lag eller bestäms eller föreskrivs med stöd av denna lag, ska ett fordon och dess delar, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfylla de tekniska krav som tillämpades i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Alternativt får sådana tekniska krav tillämpas som har tillämpats i Finland efter tidpunkten för det första ibruktagandet. Vid bedömningen av överensstämmelsen med kraven på delar, system, komponenter och separata tekniska enheter i begagnade fordon får deras naturliga slitage beaktas, om det inte har mer än ringa inverkan på fordonets säkerhet och miljöegenskaper.

Ett fordon som har beviljats EU- eller EG-typgodkännande eller enskilt EU-fordonsgodkännande och som inte har ändrats till de delar som granskats vid ett sådant godkännande anses uppfylla de tekniska krav som avses i 1 mom.

Ett fordon vars kategori eller underkategori har ändrats ska uppfylla de i 1 § mom. avsedda tekniska kraven i den nya kategorin och underkategorin.

Om sådana tekniska krav eller krav på godkännande tillämpas på fordonet som förutsätter att dess egenskaper förbättras under dess livscykel, ska fordonet uppdateras så att det överensstämmer med dessa krav. Om fordonet inte har uppdaterats på det sätt som avses ovan, får det inte användas i trafik (*användningsförbud*),

Transport- och kommunikationsverket får vid behov meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav som avses i denna paragraf och de undantag som gäller dem.

7 a §

Ändring av fordon

Trots bestämmelserna i 7 § 1–4 mom. får ett fordon ändras på ett sådant sätt att det inte uppfyller de tekniska krav som avses i bestämmelserna endast om ändringarna inte har mer än ringa inverkan på fordonets säkerhet eller miljöegenskaper. Transport- och kommunikationsverket får utfärda föreskrifter om alternativ till de tekniska krav som avses i 7 § 1 mom. och som beaktar fordonets användningsändamål och det praktiska genomförandet av ändringarna samt föreskrifter om ytterligare krav genom vilka det säkerställs att fordonet är säkert och de negativa konsekvenserna för miljön små efter ändringarna.

Om en del, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller en egenskap läggs till fordonet och de tekniska krav som gäller dem har blivit bindande första gången efter tidpunkten för det första ibruktagandet, ska delen, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten eller egenskapen i fråga dock överensstämma med de tekniska krav som tillämpas eller har tillämpats på sådana i Finland.

Drivkraften för ett fordon får ändras, även om fordonet till sina miljöegenskaper inte överensstämmer med kraven i 7 § 1 och 3 mom. efter ändringen, om den miljöbelastning som användningen ger upphov till sammantaget är mindre efter ändringen än före den och fordonets lokala utsläpp inte ökar mer än i ringa omfattning.

Utsläppsmanipulation som utförts på ett fordon som används i trafik är en förbjuden ändring av fordon.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 3 mom. avsedda tekniska krav på delar och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser samt om förutsättningarna för utförande av ändringar. Föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska uppnås och en tillräcklig nivå på skyddet av hälsan och miljön säkerställas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i denna paragraf avsedda tekniska kraven för ändring av fordon och om de utredningar som krävs i fråga om dem samt om sådana smärre undantag och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighets-skäl vid påvisande av i 139 och 144 § avsedd överensstämmelse med kraven och de alternativa kraven. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen och de alternativa kraven medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

Tekniska granskningsavdelningen vid Huvudstaben får utfärda närmare föreskrifter om sådana små tekniska avvikelser hos i registret införda fordon vid Försvarsmakten som behövs på grund av Försvarsmaktens uppgifter eller fordonets specifika användningsändamål. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

13 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

För att användas i trafik krävs dock åtminstone att

2) motordrivna fordon, cyklar, lätta elfordon och lätta automatiserade fordon för godstransport har en färd broms,

10) motordrivna fordon, lätta elfordon, cyklar och lätta automatiserade fordon för godstransport har en ljudsignalanordning,

Begagnade fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1–3 mom., om de uppfyller de krav som föreskrivs i 7 § 1–4 mom. Fordon avsedda för vägtrafik ska dock alltid ha en varningstriangel i enlighet med de krav som föreskrivs i 2 mom. 6 punkten.

14 §

Undantag från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Sådana hastighetsbegränsare som avses i 13 § 2 mom. 11 punkten krävs inte i

1) räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon, Gränsbevakningsväsendets fordon och Försvarens fordon,

I fråga om andra krav än de som gäller strålkastare och lyktor i 13 § 2 mom. får de krav som tillämpades vid den första registreringen i det tidigare registreringslandet eller som gällde vid tidpunkten för det första ibruktageandet eller nyare krav tillämpas på ett fordon som innehas eller tidigare har innehaft av en främmande stats beskickning eller medlem av diplomatkåren, som har erhållits från utlandet som arv eller genom testamente eller som anskaffats på en tullauktion eller någon annan av staten arrangerad auktion.

17 §

Undantag från kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser och på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Undantag enligt 1 mom. kan beviljas

1) för ett oregistrerat fordon som har importerats till eller tillverkats i Finland minst fyra år före registreringen och som inte har använts, så att det tas i bruk enligt de krav som gällde när fordonet importerades eller tillverkades,

2) för en period av högst fyra år från de krav som gäller fordonen för ett eller flera separat specificerade fordon som ska användas i hastighetstävlingar, då fordonet används i samt är på väg till och från en tävling eller vid besök till tävlingsbesiktning,

3) för en period av högst fyra år från de krav som gäller fordonen för ett eller flera separat specificerade fordon som ska användas för tillhandahållande av automatiserad kollektivtrafik på rutter eller områden som planerats i förväg och där den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen,

4) av annat särskilt skäl för ett eller flera separat specificerade fordon från de krav för godkännande för användning i trafik som föreskrivs eller bestäms med stöd av denna lag.

18 §

Krav på fordon som begagnade förts in i landet

Ett fordon som begagnat förts in i landet och registreras första gången eller annars tas i bruk första gången i Finland ska uppfylla de krav som anges i 7 § 1 mom. eller 7 a § 1 mom. EU- eller EG-typgodkända fordon som registrerats i en annan EES-stat och som uppfyller kraven i 7 a § och i registreringsintyget inte har några anteckningar om begränsningar i fråga om användningen anses uppfylla de krav som föreskrivs i detta moment.

Vid första registrering av bilar eller bilsläpvagnar som begagnade förts in i landet någon annanstans ifrån än från en EES-stat eller från landskapet Åland och som tagits i bruk där första gången för mindre än sex månader sedan ska fordonet föras till enskilt godkännande, om det inte har EU- eller EG-typgodkänts eller har beviljats enskilt EU-fordonsgodkännande.

29 a §

Lätta automatiserade fordon för godstransport

Med lätt, automatiserat fordon för godstransport avses ett fjärrstyrt elfordon utrustat med ett automatiserat körsystem som har motorer med en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen. Fordonet ska till konstruktion, manöverorgan och utrustning överensstämja med kraven enligt 13 § 2 mom. 1–5, 10 och 12 punkten och till mått eller massa vara sådant att det inte orsakar olägenhet eller fara för andra trafikanter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om mått, massa, lyktor och strålkastare, reflektorer, ljudsignalanordningar och bromsar för lätta automatiserade fordon för godstransport.

30 §

Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon

Räddningsbil är ett för räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Som räddningsbil betraktas också andra fordon i kategori M eller N som innehas av ett välfärdsområdes räddningsverk eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av Räddningsinstitutet eller av en flygplatsoperatör och som används uteslutande för uppgifter inom räddningsväsendet. Också manskapbilar som ägs av en brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren betraktas som räddningsbilar. Räddningsbilar ska vara lämpliga för räddningsväsendets bruk.

32 §

Utryckningsfordon

Utryckningsfordon är räddningsbilar, polisfordon, Gränsbevakningsväsendets fordon, Tullens fordon, ambulanser, fordon för prehospital akutsjukvård och Försvarmaktens utryckningsfordon, när de är utrustade med en varningslykta med blått blinkande ljus och en ljudsignalanordning för utryckningsfordon.

66 §

Tillsyn över överensstämmelse med kraven vid produktion

Godkännandemyndigheten eller ett organ som godkännandemyndigheten utsett för det ändamålet ska med 12 månaders mellanrum bedöma hur de inledande bedömningar och rutiner för produktöverensstämmelse som hänför sig till nationellt typgodkännande och E-, EG- och EU-typgodkännande fungerar. Av särskilda skäl kan bedömningen dock göras mer sällan, men minst var 24:e månad.

I fråga om nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier tillämpas vid tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven det förfarande som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om dokumenterade kontrollplaner och lämpliga rutiner för produktöverensstämmelse när det gäller tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande, E-, EG- och EU-typgodkännande samt nationellt typgodkännande av små serier. Transport- och kommunikationsverket får dessutom meddela närmare föreskrifter om smärre undantag från de förfaranden som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier. Undantagen ska vara ändamålsenliga med tanke på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven och de får inte försämra nivån på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven.

78 §

Beviljande av enskilt godkännande

Enskilt godkännande beviljas ett nytt fordon i kategori M, N eller O som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången och som inte har typgodkänts eller beviljats enskilt EU-fordonsgodkännande. Ett typgodkänt nytt fordon i kategori M, N eller O kan dock föras till enskilt godkännande, om det före den första registreringen har ändrats så att det beviljade typgodkännandet har upphört att gälla eller om det för fordonet i en annan EES-stat eller i landskapet Åland har beviljats ett sådant nationellt typgodkännande av små serier som inte har erkänts i Finland. Dessutom kan ett fordon i kategori M, N eller O som färdigbyggt etappvis under den sista etappen beviljas enskilt godkännande i stället för EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av små serier.

Vid enskilt godkännande ska fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen kontrolleras.

Bestämmelser om beviljare av enskilt godkännande finns i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.

80 a §

Tillverkarens ansvar vid enskilt godkännande

Vid enskilt godkännande ansvarar tillverkaren för att fordonet uppfyller kraven på överensstämmelse. Vid enskilt godkännande ansvarar varje tillverkare för fordonets överensstämmelse med kraven i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och den utrustning som har lagts till eller ändrats efter den föregående etappen av tillverkningen av fordonet.

Om ett enskilt godkännande söks av någon annan än tillverkaren, ska till ansökan fogas ett av tillverkaren eller tillverkarens representant utfärdat intyg av vilket fordonets tillverkare framgår

och en utredning över tillverkningskedena. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i intyget.

Vid enskilt godkännande ansvarar varje tillverkare för att fordonet vid den aktuella tillverkningsstapen har tillverkats i enlighet med tillverkarnas instruktioner för de tidigare etapperna. Om tillverkarnas instruktioner för tidigare etapper av tillverkningen saknas eller inte skäligen kan fås, ansvarar tillverkaren vid följande etapp dessutom för överensstämmelsen med kraven i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och den utrustning i fråga om vilka de åtgärder tillverkaren vidtar inverkar på överensstämmelsen med kraven.

82 §

Intyg över enskilt godkännande

Ett intyg över enskilt godkännande är giltigt i tre månader. Intygets giltighet upphör dock om ett fordon som tas i bruk första gången inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktandet. Om fordonet inte har registrerats och fortfarande överensstämmer med de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktandet, kan giltigheten dock förlängas genom att fordonet beviljas ett nytt enskilt godkännande utan att godkännandenumret ändras.

91 §

Förhandsanmälan

Förhandsanmälan kan göras om typgodkända fordon vars tekniska uppgifter och godkännandeppgifter har förts in i registret. Dessutom kan förhandsanmälan göras om typgodkända fordon vars intyg om överensstämmelse har gjorts tillgängliga för Transport- och kommunikationsverket i form av strukturerade data i elektroniskt format på det sätt som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, med beaktande av vad som anges i 92 § 4 mom.

Genom förhandsanmälan ska uppgifter om ett nytt färdigbyggt, etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon anmälas till Transport- och kommunikationsverket före tidpunkten för det första ibruktandet och den första registreringen av fordonet.

92 §

Förhandsanmälare

Förhandsanmälan kan göras av fordonstillverkaren eller dennes representant.

Förhandsanmälararen ska vara

- 1) en i Finland registrerad juridisk person,
- 2) ett registrerat bilskatteombud enligt 46 § i bilskattelagen, om sammanslutningen förhandsanmäler bilskattebelagda fordon, och
- 3) solvent och sakkunnig.

Förhandsanmälaren ska dessutom ha tillgång till tillverkarens tekniska uppgifter om fordonets konstruktion och utrustning, som är ett villkor för godkännande, och till intyg över överensstämmelse för EU-typgodkända fordon eller intyg över typgodkännande för annat fordon.

93 §

Förhandsanmälningsintyg

Utifrån en förhandsanmälan utformas ett förhandsanmälningsintyg, som Transport- och kommunikationsverket gör tillgängligt för förhandsanmälaren.

96 §

Registreringsintyg

Transport- och kommunikationsverket utfärdar del I av registreringsintyget till fordonets ägare eller innehavare i samband med den periodiska besiktningen. Transport- och kommunikationsverket utfärdar på begäran del I av registreringsintyget till fordonets ägare eller innehavare.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar på begäran del II av registreringsintyget till fordonets ägare.

112 §

Avställning

En registreringsanmälan om avställning av ett fordon ska göras, om fordonet har registrerats i militärfordonsregistret, utomlands eller i landskapet Åland eller av någon annan orsak inte längre används i trafik i Finland. Med avvikelser från vad som föreskrivs i 2 mom. är ett sådant fordon inte belagt med användningsförbud.

116 §

Provnummerintyg och provnummerskyltar

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett affärsföretag, en inrättning eller någon annan sammanslutning som tillverkar, säljer, utrustar eller reparerar fordon eller som utövar transportverksamhet eller som bedriver forskning som gäller fordon ett provnummerintyg för högst ett år. Intyget ger begränsad rätt att tillfälligt på väg och på andra platser med provnummerskyltar använda ett fordon som inte registrerats första gången i Finland eller som avställt i Finland. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla provnummerintyget om fordonet med provnummerskyltar används i strid med denna lag eller vägtrafiklagen eller i strid med bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, bestämmelserna om fordonsbeskattning eller villkoren i provnummerintyget. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla samtliga provnummerintyg som en innehavare av ett intyg har, om innehavaren

upprepade gånger handlat i strid med bestämmelserna, föreskrifterna eller villkoren eller om detta beteende är särskilt allvarligt.

116 a §

Provnummerintyg för fordon utrustade med automatiserat körsystem

Till en ansökan om ett i 116 § avsett provnummerintyg för försöksverksamhet med fordon utrustade med automatiserat körsystem ska sökanden foga uppgifter om

- 1) sökanden,
- 2) de fordon och automatiserade system som används vid försöket,
- 3) förare och användare,
- 4) det område som används vid försöket,
- 5) forskningsplanen,
- 6) hur säkerheten tryggas,
- 7) tidpunkten och varaktigheten för försöket,
- 8) insamlingen av data, och
- 9) andra omständigheter som är väsentliga för försöket.

De uppgifter som avses i 1 mom. ska anges också om försöket ändras väsentligt eller om ett helt nytt försök inleds med samma provnummerintyg.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att omedelbart avbryta ett försök, om dess karaktär avsevärt avviker från vad som angetts i ansökan eller om försöket kan konstateras ha orsakat fara eller olägenhet i trafiken och en fullföljning av försöket i oförändrad form skulle leda till ökad risk för andra trafikanter.

Innehavaren av ett provnummerintyg ska utan hinder av affärshemligheten lämna in en rapport till Transport- och kommunikationsverket om resultaten av försöket inom tre månader efter det att försöket avslutats, eller om försöket fortsätter, årligen i samband med att intyget förnyas.

Transport- och kommunikationsverket får utifrån provnummerintyget en elektronisk förteckning över fordon som innehavaren av ett provnummerintyg använder i trafik. Transport- och kommunikationsverket publicerar också resultaten av försöket. Bestämmelser om sekretessbelagda uppgifter finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna dock rätt att till andra myndigheter och till andra som sköter uppgifter enligt lag lämna ut sådan information som är nödvändig för att dessa ska kunna fullgöra sina lagstadgade uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i den information som ska lämnas enligt denna paragraf och om hur information ska meddelas och rapportering genomföras.

119 §

Tillfällig användning av fordon i trafik

Ett provnummerintyg och förflyttningstillstånd ska medföras i fordonet under körning. Ett giltigt provnummerintyg och förflyttningstillstånd kan påvisas också elektroniskt.

5 kap.

Användning av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland

125 §

Rätten för en i Finland stadigvarande bosatt person att använda ett fordon som har registrerats i en annan EES-stat

En person som är stadigvarande bosatt i Finland får på det sätt som avses i 33 § i bilskattelagen här använda ett fordon registrerat i en annan EES-stat under tre månader efter det att fordonet införts innan fordonet måste registreras i Finland.

Fordonets förare ska för en myndighet som övervakar trafiken påvisa tidpunkten för införseln.

För att ett fordon ska få användas enligt 1 mom. krävs det att

- 1) fordonet är försett med registreringsstatens registrerings skyltar och nationalitetsbeteckning,
- 2) fordonets eller fordonskombinationens huvudsakliga dimensioner och massa inte överskrider de värden som är tillåtna i Finland,
- 3) en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet, och
- 4) fordonets förare har med sig ett registreringsintyg för fordonet som utfärdats i registreringsstaten och ett intyg över sin rätt att inneha fordonet, om det inte är registrerat i en medföljande persons namn.

Om en släpvagn har tagits i bruk i en sådan stat där släpvagnar inte registreras, ska dragbilens bakre registreringsskylt med avvikelse från 3 mom. 1 punkten fästas bak på släpvagnen. I sådana fall ska dragbilens förare dessutom i stället för registreringsintyg ha ett intyg som släpvagnens ägare eller en myndighet utfärdat över de massor som tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare.

126 §

Fordon som har registrerats i stater som anslutit sig till Genève- och Wienkonventionerna

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik eller till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik, får tillfälligt i Finland använda ett infört fordon som är registrerat i den fördragsslutande staten högst ett år efter inresan.

Utöver vad som föreskrivs i 125 § och i 1 mom. i denna paragraf, får ett fordon som är registrerat i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik eller till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik användas i Finland utan att det registreras här, om föraren har rätt att med stöd av 6 kap. i bilskattelagen använda fordonet i trafik skattefritt.

När ett fordon används i Finland i de situationer som avses i denna paragraf är en förutsättning för användningen det som föreskrivs i 125 § 3 mom. I situationer som avses i 2 mom. ska en sådan av Skatteförvaltningen bestyrkt anmälan om skattefri användning som avses i 34 § 3 mom. i bilskattelagen eller i 57 i den lagen, eller Skatteförvaltningens beslut om en sådan förlängning av maximitiden för skattefri användning som avses i 35 § 1 mom. i bilskattelagen.

Om det är fråga om en internationell transport som varar högst sju dagar i Finland, ska en person som är stadigvarande bosatt i Finland för en myndighet som övervakar trafiken på begäran påvisa tidpunkten för införseln.

129 §

Användningen av fordon som registrerats i landskapet Åland

Fordon som har registrerats i landskapet Åland får tillfälligt användas på annat håll i Finland utan att fordonet genomgått första registrering.

130 §

Koppling av en utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn till ett finländskt dragfordon

En utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn får användas kopplad till ett dragfordon som har genomgått första registrering i Finland, om

- 1) en släpvagn i kategori O₃ eller O₄ har registrerats i en EES-stat,
- 2) en släpvagn i kategori O₃ eller O₄ används i transporter som direkt hänför sig till internationell expedition och släpvagnen överskrider gränsen till en tredje stat, eller
- 3) en annan släpvagn än en sådan som avses i 1 eller 2 punkten används för turist- eller förevisningsändamål.

Användningen förutsätter att

- 1) släpvagnen är försedd med registreringsstatens eller landskapet Ålands registrerings skylt och nationalitetsbeteckning, och
- 2) dragfordonets förare har ett intyg över registrering av släpvagnen eller en kopia av det som bestyrkts högst sex månader tidigare.

Om en släpvagn har tagits i bruk i en stat där släpvagnar inte registreras, får under de förutsättningar som nämns i 1 och 2 mom. också denna släpvagn användas kopplad till ett dragfordon som genomgått första registrering i Finland. I stället för en registrerings skylt ska släpvagnen vara försedd med en nummerbeteckning given av dess ägare eller en myndighet, eller ska dragfordonets registrerings skylt fästas bak på släpvagnen. Dragfordonets förare ska i stället för registreringsintyg ha ett intyg som släpvagnens ägare eller en myndighet utfärdat över de massor som tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare.

131 §

Oregistrerade fordon i kategori L och motorslädor

Ett oregistrerat fordon i kategori L eller en oregistrerad motorsläde, som en person som är stadigvarande bosatt utomlands för sitt tillfälliga behov har fört med sig till Finland, får av personen i fråga användas i landet i högst ett års tid efter införseln eller, om Tullen med stöd av Europeiska unionens tullbestämmelser har beviljat fordonet tullfrihet för en bestämd tid, till utgången av den tiden.

För att ett fordon ska få användas enligt 1 mom. krävs det att

- 1) en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet,
- 2) fordonet är försett med sitt hemlands nationalitetsbeteckning, och
- 3) fordonet inte omfattas av registreringsplikt i ursprungsstaten.

132 §

Första registrering av ett fordon som för eget bruk har förts in till Finland vid inflyttning från utlandet

Ett utomlands registrerat fordon som har förts in till Finland för eget bruk i samband med inflyttning från utlandet ska av ägaren eller den som fört in fordonet anmälas för första registrering inom tre månader

1) efter införseeln, om fordonets ägare vid ankomsten till Finland har för avsikt att bosätta sig varaktigt här, eller

2) efter det att fordonets ägare efter ankomsten till Finland anses ha bosatt sig varaktigt här.

Om fordonet används i trafik i Finland innan det har registrerats här, ska det uppfylla villkoren enligt 125 § 3 och 4 mom. eller 126 § 2 mom.

133 §

Registreringsbesiktningsskyldighet

I 89 § avsedda fordon som har befriats från registreringskyldigheten behöver inte heller visas upp för registreringsbesiktning.

134 §

Registreringsbesiktning av avställt eller avregistrerat fordon

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplats till detta eller till dess släpvagn ska ha godkänts vid en registreringsbesiktning efter senaste avregistrering eller senaste avställning innan det påställs, om fordonet

2) har avställts för registrering i militärfordonsregistret, utomlands eller i landskapet Åland, eller

Fordonets skick ska kontrolleras vid en i 1 mom. 2 punkten avsedd registreringsbesiktning för ett fordon som registrerats i militärfordonsregistret och vid en sådan registreringsbesiktning som avses i 1 mom. 3 punkten. Om besiktningstillståndet inte kan försäkra sig om fordonets skick, ska den som visar upp fordonet för besiktning lägga fram en utredning över skicket.

Anmälning av fordon till registreringsbesiktning

I fråga om ett fordon som införts begagnat från en EES-stat ska till besiktningsförrättaren överlämnas ett utländskt registreringsintyg, eller ett intyg över tidigare registrering som utfärdats av en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden eller uppgifter från ett system som förvaltas av en sådan myndighet. Om det utländska registreringsintyget som består av två delar saknar del II kan registreringsbesiktningen av fordonet godkännas om uppgift fås från den tidigare registreringsstatens myndighet om att det inte finns något hinder för registrering av fordonet i Finland. I fråga om ett fordon som införts begagnat från en annan stat än en EES-stat ska det visas upp ett utländskt registreringsintyg eller ett intyg över tidigare registrering som utfärdats av en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden. I fråga om ett fordon som införts begagnat från landskapet Åland ska det visas upp ett registreringsintyg som getts av landskapet Åland. Om det i ursprungslandet inte har förutsatts registrering av ett fordon som införts begagnat, ska en lämplig utredning om det första ibruktagandet av fordonet läggas fram. I fråga om ett fordon som registrerats i militärfordonsregistret ska en utredning om registreringen läggas fram.

Med avvikelse från 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket på särskilda grunder godkänna också en annan pålitlig utredning om rätten att registrera fordonet. I fråga om ett fordon som till sin konstruktion ändrats och som tidigare registrerats i utlandet eller i landskapet Åland eller inte har typgodkänts eller beviljats enskilt godkännande och som inte tidigare antecknats i något register i Finland eller någon annanstans, ska det vid registreringsbesiktningen utöver andra utredningar visas upp ett av fordonstillverkaren eller dennes representant utfärdat intyg över fordonets tekniskt största tillåtna totalmassa, tekniskt största tillåtna släpmassa och tekniskt största tillåtna axel- och boggimassa samt övriga utredningar som besiktningsstället vid behov kräver. Ett intyg gällande massorna behöver dock inte visas upp i fråga om ett fordon som tagits i bruk före 1970.

I fråga om ett fordon som registrerats i militärfordonsregistret ska det vid registreringsbesiktningen utöver andra utredningar visas upp ett av fordonstillverkaren eller dennes representant utfärdat intyg över fordonets tekniskt största tillåtna totalmassa, tekniskt största tillåtna släpmassa och tekniskt största tillåtna axel- och boggimassa samt övriga utredningar som besiktningsstället vid behov kräver. Ett intyg gällande massorna behöver dock inte visas upp, om de uppgifter som avses ovan har förts in i registret i samband med en tidigare registrering eller om uppgifterna framgår av en i 1 mom. avsedd utredning om registrering av fordonet i militärfordonsregistret.

Innehållet i registreringsbesiktning

Begagnade fordons skick ska kontrolleras i samband med registreringsbesiktning. Fordonets skick behöver dock inte kontrolleras, om inte den som visar upp fordonet för besiktning begär det, förutsatt att

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

a) besiktningen fortfarande är giltig med beaktande av de tidsfrister som gäller intervaller mellan periodiska besiktningar i Finland,

c) ett intyg över godkänd periodisk besiktning visas upp antingen i original eller som kopia.

I fråga om ett begagnat fordon, som i samband med registreringsbesiktningen ska genomgå granskning av fordonets skick, granskas skicket på de objekt som det har bestämts att ska granskas vid den periodiska besiktningen. Fordonets största vid användning tillåtna massa, axel- och boggmassa samt släpmassor ska bestämmas vid registreringsbesiktningen. Dessutom ska den av fordonstillverkaren angivna största tekniskt tillåtna massan antecknas i registret. Fordonets egenmassa ska fastställas genom vägning, om det godkännande som tidigare har beviljats fordonet inte har gällt ett färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt fordon eller om andra skäl till vägning finns.

138 §

Registreringsbesiktningsintyg

Besiktningsförrättaren ska utöver det intyg som avses i 160 § 1 mom. över godkänd eller underkänd registreringsbesiktning utfärda del I av registreringsbesiktningsintyget med fordonets tekniska data och del II av registreringsbesiktningsintyget som ska användas som registreringsanmälningshandling, och dessa ges till den som visat upp fordonet för besiktning.

Registreringsbesiktningsintyget för ett fordon som ska tas i bruk första gången är giltigt i tre månader. Giltigheten upphör dock före det om typgodkännandet eller det enskilda godkännandet av fordonet upphör att gälla eller om fordonet inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet.

139 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning

Som bevis på överensstämmelse med kraven betraktas ett giltigt, för fordonet beviljat

4 a) enskilt godkännande som beviljats i en annan EES-stat och som erkänts i Finland,

Överensstämmelse med kraven kan vid registreringsbesiktning dessutom påvisas

5) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den utsedda tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

a) i de fall som avses i 1–4 punkten, eller

b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

140 §

Överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning av fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller utlandet

Vid registreringsbesiktning av tidigare registrerade fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller från utlandet anses följande visa fordonets överensstämmelse med kraven:

- 1) ett intyg över överensstämmelse,
- 2) för ett fordon som förts in från landskapet Åland eller från en EES-stat och som beviljats EU- eller EG-typgodkännande, fordonets typgodkännandennummer och registreringsintyg från det land där det tidigare registrerats, dock inte ett tillfälligt registreringsintyg; för ett EU- eller EG-typgodkänt fordon kan intyg över överensstämmelse förutsättas endast om fordonet inte kan identifieras på grundval av ett registreringsintyg som beviljats fordonet i en annan EES-stat och intyget inte motsvarar kraven i rådets direktiv 1999/37/EU om registreringsbevis för fordon,
- 3) för enstaka fordon som förts in från landskapet Åland eller från en EES-stat och som tidigare registrerats, registreringsintyget från det land där fordonet tidigare registrerats, dock inte ett tillfälligt registreringsintyg, samt annan utredning om överensstämmelse till den del överensstämmelsen inte framgår av registreringsintyget; påvisande av överensstämmelse genom separata tester, kontroller och intyg kan förutsättas endast till den del som överensstämmelsen inte framgår av fordonets tidigare registreringsintyg eller av de redogörelser för de kontroller och tester som gjorts som en förutsättning för tidigare registrering av fordonet och som har sänts till den som utför besiktningen.

142 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid registreringsbesiktning

Ett fordon godkänns första gången för trafik i Finland i samband med registreringsbesiktning i fråga om överensstämmelse med kraven, om fordonet uppfyller de tekniska krav som gällde för det vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Ett fordon som registrerats i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland och som begagnat förts in i landet ska i fråga om överensstämmelse med kraven godkännas i samband med registreringsbesiktning också om det visas att fordonet uppfyller sådana tekniska krav som gällde i det tidigare registreringslandet vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter och som motsvarar åtminstone de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter.

Om fordonet inte godkänns vid registreringsbesiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

143 §

Ändringsbesiktningsskyldighet

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn ska innan det används i trafik godkännas vid ändringsbesiktning, om

- 1) fordonet har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets säkerhet eller utsläpp,
 - 2) fordonet eller dess användningssyfte har ändrats och ändringen har väsentlig inverkan på de uppgifter som antecknas i registret,
 - 3) fordonet eller dess användningssyfte har ändrats så att ändringen påverkar den skatt som gäller fordonet eller inverkar väsentligt på de lagstadgade avgifter som gäller fordonet,
 - 4) fordonet har ändrats så att dess kategori har ändrats,
 - 5) minst 25 procent av andra delar än förbrukningsdelarna i ett fordon som tagits i bruk tidigast 1960 har bytts ut efter den första registreringen.
- Ändringsbesiktningsskyldigheten gäller inte

2) ett fordon som vid registreringsbesiktningen har genomgått de kontroller som avses i 145 § 1 mom.,

7) ett fordon som temporärt ändras till specialtransportfordon genom att axelkonstruktionen ändras eller antalet axlar ökas; ett sådant fordon ska med alla sina alternativa konstruktioner uppfylla de krav som gäller det fordonet och uppgift om förutsättningarna för att ändra fordonet och villkoren för ändring ska ha antecknats i registret så att man i första hand använder sig av uppgifter enligt de största tillåtna massorna,

8) ett fordon som ändras temporärt för att användas med provnummerskyltar på det sätt som avses i 116 § 4 mom. 1 punkten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda ändringar som förutsätter ändringsbesiktning samt om de i 2 mom. avsedda ändringar och smärre ändringar som inte förutsätter ändringsbesiktning.

144 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning

Systems, komponenters, separata tekniska enheters, delars och utrustnings överensstämmelse med kraven kan vid ändringsbesiktning påvisas

1) genom ett av den som ansöker om godkännande inlämnat intyg över EU- eller EG-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget, eller

6) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig

b) när en utredning som avses i 7 punkten inte kan inhämtas till skäligen kostnader och lämnandet av utredningen inte anses förutsätta sådan kompetens som krävs för de tekniska tjänster som avses i 7 punkten,

7) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den utsedda tekniska tjänsten i en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

a) i de fall som avses i 3–6 punkten, eller

b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

145 §

Innehållet i ändringsbesiktning

Vid ändringsbesiktning ska följande kontrolleras:

- 1) identifieringsuppgifter för fordonet,
- 2) fordonets överensstämmelse med bestämmelser och föreskrifter i fråga om den ändring som föranlett ändringsbesiktningsskyldigheten och ändringar i anslutning till den ändringen,
- 3) att ändringen av fordonet genomförts på behörigt sätt,
- 4) ändringens inverkan på stamfordonets procentuella andel,
- 5) fordonet i fråga om sådana i 154 § 1 mom. avsedda fel eller brister som hänför sig till ändringen av fordonet.

Om det vid ändringsbesiktningen misstänks att det inom något annat kontrollområde i fordonet än de som avses i 1 mom. finns sådana fel eller brister på grund av vilka fordonet borde beläggas med körförbud med stöd av 157 § 1 mom., ska även ett sådant kontrollområde kontrolleras vid ändringsbesiktningen.

Om det i samband med kontrollen observeras någon annan ändring som avses i 143 § och som förutsätter att fordonet visas upp för ändringsbesiktning, ska uppgift om detta antecknas i registret, om inte fordonet samtidigt visas upp för ändringsbesiktning i fråga om den observerade i 143 § avsedda ändringen.

Närmare bestämmelser om innehållet i ändringsbesiktningar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

145 a §

Registrering av uppgifter om ändringsbesiktning

Besiktningstillståndet ska i registret anteckna de uppgifter från den godkända ändringsbesiktningen som gäller ändringen och som tjänar besiktningen och tillsynen över denna samt ändringen av stamfordonets procentuella andel.

Närmare bestämmelser om i registreringen av de uppgifter som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

145 b §

Godkännande eller underkännande av fordon vid ändringsbesiktning

Ett fordon ska godkännas vid ändringsbesiktning, om fordonet har kontrollerats i enlighet med 145 §, fordonet uppfyller kraven i fråga om de ändringar som gjorts i fordonet, de ändringar som gjorts i fordonet har utförts på behörigt sätt och det vid kontrollen inte har konstaterats sådana fel eller brister som avses i 145 § 2 mom.

Om fordonet inte godkänns vid besiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

147 §

Innehållet i kopplingsbesiktning

Vid kopplingsbesiktning kontrolleras det att bilen och släpvagnen eller släpvagnarna lämpligen kan kopplas till varandra. Vid kopplingsbesiktning av släpanordning behöver dock inte dragfordonet visas upp. Dessutom ska vid kopplingsbesiktning

3) de största tillåtna måtten och den största tillåtna massan för kombinationen samt massans fördelning mellan fordonen bestämmas.

147 a §

Godkännande eller underkännande av fordon vid kopplingsbesiktning

På kopplingsbesiktning tillämpas 147, 152, 152 a och 153–155 §, 156 § 1–4 mom. och 6 mom. samt 158 §.

Om fordonet inte godkänns vid besiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

148 §

Skyldighet att genomgå periodisk besiktning

Fordon i kategorierna M, N, O₂, O₃, O₄, L6e och L7e samt sådana fordon i kategori T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b och T4.3b som används i tillståndspliktig godstrafik ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets trafikduglighet. Skyldigheten att genomgå periodisk besiktning gäller också tidigare fordonskategorier som motsvarar de nämnda fordonskategorierna.

Skyldigheten att genomgå periodisk besiktning gäller dock inte släpanordningar.

149 §

Intervaller mellan periodiska besiktningar

Fordon som omfattas av skyldigheten att genomgå periodisk besiktning ska, med de undantag som anges i 150 § 2 och 3 mom., föras till periodisk besiktning som följer:

1) bussar i kategori M₂ eller M₃, lastbilar i kategori N₂ eller N₃ och släpvagnar i kategori O₃ eller O₄ samt ambulanser första gången senast ett år efter tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning,

2) sådana personbilar i kategori M₁, paketbilar i kategori N₁, lätta fyrhjulingar i kategori L6e och tunga fyrhjulingar kategori L7e som används för taxitrafik senast ett år efter tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning; om det har förflutit mer än ett år mellan tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och inledandet av taxitrafik, ska fordonet dock godkännas vid periodisk besiktning innan taxitrafiken inleds,

3) traktorer i kategori T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b eller T4.3b som används i tillståndspliktig godstrafik första gången senast fyra år efter tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och därefter senast två år efter senaste besiktning,

4) andra än i 2 punkten avsedda personbilar och andra fordon i kategori M₁ än ambulanser, paketbilar i kategori N₁ och tunga fyrhjulingar i kategori L7e första gången senast fyra år efter tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och därefter senast två år efter senaste besiktning; när mer än tio år förflutit sedan tidpunkten för det första ibruktagandet dock senast ett år efter senaste besiktning,

5) andra än i 2 punkten avsedda lätta fyrhjulingar i kategori L6e första gången senast tre år efter tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och därefter senast två år efter senaste besiktning; när mer än fem år förflutit sedan tidpunkten för det första ibruktagandet dock senast ett år efter senaste besiktning,

6) släpvagnar i kategori O₂ första gången senast före utgången av det kalenderår då två år har förflutit sedan tidpunkten för det första ibruktagandet och därefter med två års mellanrum före kalenderårets utgång,

7) andra museifordon än sådana som används i tillståndspliktig trafik, med avvikelser från vad som föreskrivs ovan senast när fyra år förflutit efter senaste besiktning.

Ett sådant i 1, 4 och 5 punkten avsett motordrivet fordon som används i annan trafik än tillståndspliktig trafik ska dock genomgå periodisk besiktning senast två år efter senaste besiktning, med de undantag som föreskrivs i 150 § 2 och 3 mom., om senaste besiktning har utförts efter det att 40 år har förflutit från utgången av det år då fordonet togs i bruk.

En registreringsbesiktning som innefattat granskning av skicket på de kontrollområden som ska granskas vid den periodiska besiktningen eller vid vilken det har konstaterats att en motsvarande granskning har utförts i en EES-stat berättigar till att använda fordonet i trafik före den i 1 eller 2 mom. föreskrivna sista besiktningssdag som följer på granskningen av fordonets skick.

150 §

Tidpunkt för periodisk besiktning

Om ett påställt fordon tillfälligt har varit utomlands under den tidsperiod på 30 dagar som avses i 2 mom. och om ett intyg eller annan tillförlitlig utredning om att fordonet varit utomlands medförs under körning, ska fordonet emellertid föras till periodisk besiktning inom en månad från det att fordonet infördes till Finland.

Om tidpunkten för det första ibruktaganden inte antecknats i registreringsintyget, ska fordonet besiktas i enlighet med 149 § 1 och 2 mom. före utgången av den månad som anges av registreringstecknets sista siffra enligt följande tabell:

| Nummer | Kalendermånad |
|--------|---------------|
| 1 | januari |
| 2 | februari |
| 3 | mars |
| 4 | april |
| 5 | juni |
| 6 | augusti |

| | |
|---|-----------|
| 7 | september |
| 8 | oktober |
| 9 | november |
| 0 | december |

151 §

Förbud att använda fordon som inte genomgått periodisk besiktning

 Ett fordon som belagts med användningsförbud eller körförbud får dock användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det reserverats tid för, om inte något annat följer av 156 § 4 mom. eller 159 §.

152 a §

Insamling av förbrukningsuppgifter i samband med periodisk besiktning

I samband med periodisk besiktning samlas i fråga om fordonet in uppgifter från verklig körning i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.

Transport- och kommunikationsverket lämnar uppgifterna till kommissionen.

153 §

Justering av vissa skatter och avgifter vid besiktning

Någon annan besiktning än registreringsbesiktning eller efterkontroll av fordonet får inte slutföras, om ett fordon har belagts med användningsförbud av den orsaken att

- 1) betalningen av skatter eller avgifter för fordonet har försummats,
- 2) försäkringsplikten enligt trafikförsäkringslagen (460/2016) har försummats, eller
- 3) betalningen av trafikförsäkringspremie försummas för ett fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikt.

Trots försummad betalning av trafikförsäkringspremie får besiktning dock slutföras, om det skett ett byte av försäkringstagare eller om en domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldsanering för den som inte betalat premien.

Besiktningförrättaren är vid utförande av besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om försummelse av försäkringspremier för det fordon som besiktas. Försäkringspremierna ska oberoende av anteckningen anses vara betalda, om fordonets ägare eller innehavare visar upp ett verifikat eller lägger fram annan tillförlitlig utredning över betalning av premierna.

155 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning

Ett fordon ska godkännas vid periodisk besiktning, om det inte vid besiktningen har upptäckts sådana allvarliga fel eller brister eller farliga fel eller brister som avses i 154 § och det inte har gjorts sådana ändringar i fordonet som kräver ändringsbesiktning. Om fordonet inte godkänns vid den periodiska besiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

156 §

Avbrytande av besiktning

En besiktning ska avbrytas, om fordonet inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. En periodisk besiktning ska dessutom avbrytas, om det framgår att fordonet ska föras till ändringsbesiktning. Fordonet ska då föras till ändringsbesiktning inom en månad från det att den periodiska besiktningen avbröts. Den periodiska besiktningen ska dessutom avbrytas, om fordonets tekniska uppgifter är felaktiga.

Utan att den periodiska besiktningen avbryts får dock ett mindre fel i fordonets registeruppgifter rättas till samt sådana uppgifter som inte förutsätter ändringsbesiktning korrigeras.

Om förbindelsen till registret inte är tillgänglig eller om besiktningen inte kan slutföras på grund av vädret eller föret, eller av andra orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning och det inte finns tillräckliga grunder för att underkänna besiktningen eller belägga fordonet med körförbud, ska besiktningen avbrytas.

Om besiktningen av ett fordon måste avbrytas av i 1 eller 3 mom. avsedda orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning, får fordonet användas i trafik högst två veckor, om fordonet inte har belagts med körförbud. Om emellertid den periodiska besiktningen av ett fordon måste avbrytas av i 1 eller 3 mom. avsedda orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning, får fordonet med avvikelser från 151 § 1 mom. användas i trafik högst två veckor efter utgången av den i 149 och 150 § föreskrivna besiktningstiden.

En avbruten besiktning får senast slutföras inom en månad från det att besiktningen avbröts.

157 §

Meddelande av körförbud vid besiktning

Körförbud som meddelats vid en besiktning anges med ett klistermärke som den som besiktat fordonet fäster på ett synligt ställe på fordonet. Klistermärket får inte tas bort eller täckas innan fordonet har godkänts vid en besiktning eller innan ett körförbud som har meddelats på grund av betydande olägenhet för miljön har upphävts vid en besiktning.

159 §

Rätten att använda ett fordon som underkänt vid periodisk besiktning

Om ett fordon som förs till besiktning under den besiktningstid som anges i 149 eller 150 § underkänns vid den periodiska besiktningen utan att det beläggs med körförbud, får fordonet användas i trafik i högst två månader från det att det underkändes. Om fordonet under den ovan nämnda perioden inte godkänns vid en efterkontroll eller en periodisk besiktning, får fordonet användas i trafik endast när det reparerade fordonet förs till besiktning vid en tid som särskilt reserverats för det.

Trots vad som föreskrivs i 158 § 3 mom. får besiktningssället i fråga om ett fordon som belagts med körförbud vid den periodiska besiktningen eller ett fordon som underkänts vid besiktningen efter den besiktningstid som avses i 149 eller 150 § utfärda ett intyg som berättigar till att föra fordonet till närmaste ställe där det kan repareras på ett ändamålsenligt sätt. I intyget ska det nämnas vart och hur fordonet får föras samt för hur lång tid intyget är i kraft. Intyget får vara i kraft högst till utgången av det dygn som följer på den tidpunkt då intyget utfärdades.

160 §

Intyg över besiktning

Besiktaren ska ge den som visat upp fordonet för besiktning ett kontrollkort, av vilket åtminstone framgår

- 1) uppgift om anledningen till att fordonet visats upp för besiktning,
- 2) fordonets identifieringsnummer eller registreringsstecken,
- 3) uppgift om de brister som upptäckts i fordonet och klassificeringen av dem,
- 4) tidpunkten för besiktningen och resultatet av den,
- 5) i fråga om underkänd besiktning uppgift om när en efterkontroll senast ska utföras,
- 6) besiktningssällets namn, besiktarens underskrift eller någon annan identifieringsuppgift,
- 7) uppgift om en eventuell skyldighet enligt 158 § att avhjälpa fel och brister så snart som möjligt eller inom en skälig tid,
- 8) uppgift om hur omprövning av ett besiktningensbeslut får begäras.

Över den periodiska besiktningen ska dock den som visat upp fordonet för besiktning, med avvikelse från 1 mom., ges ett besiktningssintyg, i vilket antecknas de uppgifter som avses i bilaga II till besiktningdirektivet och uppgifter som kompletterar direktivet samt uppgift om en eventuell skyldighet enligt 158 § att avhjälpa fel och brister så snart som möjligt eller inom en skälig tid.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i det besiktningssintyg som avses i 2 mom.

Ett giltigt intyg över periodisk besiktning av ett fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland eller bevis som avses i artikel 10 i besiktningssintyg direktivet gäller i Finland.

Om inte något annat föreskrivs i eller med stöd av denna lag eller genom lagen om transportservice, ska del I av registreringsintyget dock i samband med en ändringsbesiktning på begäran ges den som visat upp fordonet för besiktning.

161 §

Anmälan av uppgifter om periodisk besiktning till och anteckning av uppgifterna i registret

I fråga om periodisk besiktning av ett fordon ska besiktningssället i registret föra in uppgifter om godkännande och underkännande, meddelande av körförbud, förordnande om ändringsbesiktning och avbrytande av periodisk besiktning samt om vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen. Dessutom ska besiktningssället i registret föra in de uppgifter som avses i 152 a § samt uppgift om antalet bilar i fråga om vilka uppgifterna inte har kunnat samlas in på grund av att den som fört fordonet till besiktning vägrat lämna uppgifterna eller av någon annan orsak.

162 §

Efterkontroll av besiktning

Ett fordon som har underkänts vid besiktning kan godkännas vid en efterkontroll senast inom en månad från det att fordonet underkändes vid besiktningen. Periodisk besiktning eller kontrollbesiktning som avbrutits och efterkontroll i fråga om periodisk besiktning eller kontrollbesiktning får utföras på vilket som helst i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet avsett besiktningssälle som enligt besiktningskoncessionen har rätt att besikta fordonet i fråga. Registrerings-, ändrings- eller kopplingsbesiktning som avbrutits ska utföras på det besiktningssälle där besiktningen har avbrutits. Efterkontroll i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning ska utföras på det besiktningssälle där fordonet har underkänts vid besiktningen.

166 §

Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter

Tekniska vägkontroller ska tillåtas.

För utförande av tekniska vägkontroller

1) ska för en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt för den som utför besiktningar och deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen uppvisas ett skriftligt eller elektroniskt intyg över att fordonet är registrerat, ett i 160 § 2 mom. avsett besiktningssintyg eller någon annan handling som påvisar överensstämmelse med kraven,

189 §

Påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer

En ekonomisk aktör kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om aktören uppsåtligen eller av oaktsamhet

6) ändrar ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning så att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen inte längre uppfyller kraven för deras angivna användningsändamål eller de krav som följer av rimligen förutsebara användningsförhållanden, eller bryter mot förbudet enligt 6 a § mot försäljning och montering av system för utsläppsmåpulation.

194 §

Fordonsförseelse

Den som i egenskap av ansvarig för fordonets skick, registrering eller besiktning enligt 12 § uppsåtligen eller av oaktsamhet

13) kör ett fordon utan förbrukningsbart reagens i strid med artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, eller

195 §

Avgift för trafikförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 96 § 5 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon. En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom. En mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro för en förseelse som avses i detta moment.

Avgift för trafikförseelse kan påföras den som under den tid som fordonet framförs i trafik är ägare eller varaktig innehavare av ett fordon som avsiktligt eller av oaktsamhet har ändrats med utsläppsmanipulation på ett sätt som bryter mot förbudet enligt 7 a § 4 mom.

Om en i 3 mom. avsedd avgift för trafikförseelse påförs en fysisk person, är den

- 1) 300 euro, om fordonets totalmassa är högst 500 kilogram,
- 2) 1 000 euro, om fordonets totalmassa är över 500 kilogram men högst 3 500 kilogram,
- 3) 3 000 euro, om fordonets totalmassa är över 3 500 kilogram.

Om en i 3 mom. avsedd avgift för trafikförseelse påförs en juridisk person, är den

- 1) 10 000 euro, om fordonets totalmassa är högst 500 kilogram,
- 2) 20 000 euro, om fordonets totalmassa är över 500 kilogram men högst 3 500 kilogram,
- 3) 30 000 euro, om fordonets totalmassa är över 3 500 kilogram.

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett obesiktat, oregistrerat eller avställt fordon i strid med 11 § eller 200 § 1 mom.

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången underlåtelse att enligt 83 § 1 och 2 mom. göra en anmälan av ett fordons sådana registeruppgifter som gäller något annat än användning av fordonet i trafik kan fordonets ägare eller innehavare påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av en avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen. Avgift för trafikförseelse påförs inte, om sådan tilläggsskatt som avses i

47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

198 §

Föreläggande om körförbud

Transport- och kommunikationsverket får meddela körförbud för ett fordon, om fordonets konstruktion har ändrats i strid med det som föreskrivs i 7 a § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen.

200 §

Föreläggande om kontrollbesiktning

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts hos ett fordon kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas. Transport- och kommunikationsverket ersätter besiktningstället för de skäligena kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, om det vid besiktning eller teknisk vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas om en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som en polisman, tullman eller gränsbevakningsman bestämt har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning.

Ett fordon får trots vad som föreskrivs i 1 mom. användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för.

200 a §

Godkännande eller underkännande av fordon vid kontrollbesiktning

På kontrollbesiktning tillämpas 152, 152 a, 153–155 §, 156 § 1–4 mom. och 6 mom. samt 157 §. Bestämmelserna i 158 § tillämpas på kontrollbesiktning, om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman inte har meddelat körförbud för fordonet.

Kontrollbesiktningen ersätter inte den periodiska besiktningen. Om det utförs en periodisk besiktning av ett fordon som ska kontrollbesiktas, ersätter godkännandet av fordonet vid den periodiska besiktningen kontrollbesiktningen.

Alla de kontrollområden som anmälts av polisen ska vara åtgärdade för att fordonet ska kunna godkännas vid besiktningen.

Om fordonet inte godkänns vid besiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

200 b §

Innehållet i kontrollbesiktning

En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan bestämma vilka kontrollområden som ska kontrolleras vid kontrollbesiktningen. Den som har meddelat föreläggandet om kontrollbesiktning kan utöver det dokument om kontrollbesiktningen som ska ges till föraren anteckna kontrollområdena i besiktning- eller registreringsintyget eller föra in en uppgift om dem i registret. I fråga om kontrollbesiktning ska besiktningstället i registret föra in de uppgifter som gäller körförbud för fordonet och vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen.

Fordonets skick ska kontrolleras i samma utsträckning som vid periodisk besiktning, om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman inte har bestämt vilka kontrollområden som ska kontrolleras vid kontrollbesiktningen.

Fordonet ska i fråga om varje bestämt kontrollområde granskas i enlighet med 152 § eller vad som föreskrivs eller bestäms med stöd av den.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 2 och 3 mom. ska det i fråga om ett fordon som inte omfattas av skyldigheten att genomgå periodisk besiktning kontrolleras att

- 1) fordonets skick överensstämmer med de bestämmelser och föreskrifter som gäller för fordonet,
- 2) fordonet är tryggt att använda i trafik,
- 3) fordonet inte orsakar onödiga miljöolägenheter,
- 4) de uppgifter om fordonet som ska antecknas i registret är korrekta.

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman på grund av fordonsskada eller av andra särskilda skäl anser att det behövs en utförligare kontroll, kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utföras så att de utredningar som krävs vid besiktningen till sin omfattning motsvarar en registreringsbesiktning. I sådana fall ska även fordonets skick kontrolleras. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

202 §

Gränsvärden för mått och massa som tillämpas vid godkännande av bilar och tillhörande släpvagnar

En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG, kan enligt artikel 7 i direktivet godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen. En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kan enligt artikel 6 i förordningen godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen. En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas artikel 42 eller 45 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem eller artikel 6.3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med

avseende på deras allmänna konstruktionsegenskaper och säkerhet, kan godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 6 a §, 7 a § 4 mom., 189 § 6 punkten och 195 § 3–5 mom. träder dock i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 22 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 22 § 3 mom., sådant det lyder i lag 317/2019, som följer:

22 §

Krav på besiktningsställets verksamhet, lokaler och besiktningsanordningar

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningsanordningar, sådan besiktningsutrustning och sådana lokaler för besiktningsstället som lämpar sig för besiktningslaget i fråga. Transport- och kommunikationsverket meddelar dessutom närmare föreskrifter om de anordningar som ska finnas på ett besiktningsställe som utför periodisk besiktning.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 2 § 11 punkten, 17 § 3 mom. och 231 § 3 mom., sådana de lyder, 2 § 11 punkten i lag 1256/2020, 17 § 3 mom. i lag 60/2022 och 231 § 3 mom. i lag 1190/2019, och
fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 301/2018, 371/2019 och 1256/2020, en ny 12 punkt som följer:

2 §

Allmänna definitioner

I denna lag avses med

-
- 11) beslut om godkännande ett beslut av en myndighet genom vilket utövandet av en verksamhet som kräver myndighetens godkännande har godkänts,
 - 12) automatiserat körsystem ett fordonssystem som använder både hårdvara och programvara för att på ett varaktigt sätt utöva dynamisk kontroll över ett fordon.

17 §

Fordon som används i trafik

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för transporter tillfälligt är ur funktion under en kort tid och inte transporter med ett sådant fordon utrustat med automatiserat körsystem som används i trafik med stöd av ett provnummerintyg som Transport- och kommunikationsverket beviljat med stöd av 116 och 116 a § i fordonslagen.

231 §

Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret

Bestämmelser om behandling av uppgifter som omfattas av spärrmarkering finns i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och de certifikattjänster som tillhandahålls av Myndig-

heten för digitalisering och befolkningsdata (661/2009). När spärrmarkeringar överförs till trafik- och transportregistret, ska begränsningen för utlämnande av uppgifter i situationer som avses i 227 § 1 mom. 2–4 punkten och i 228 och 229 § i denna lag utsträckas till att också omfatta fysiska personers namn.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 52 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (729/2018) rubriken för 52 § och 52 § 2 mom.
som följer:

52 §

Körning med vissa lätta elfordon

Sådana självbalanserade lätta elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare samt sådana lätta automatiserade fordon för godstransporter som avses i 29 a § i fordonslagen får köras även på en gångbana. Då ska gående lämnas fri passage. När ett fordon körs på en gångbana ska särskild försiktighet iakttas, och fordonets hastighet ska anpassas så att den inte medför fara eller olägenhet för fotgängare.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 17 november 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fordonslagen (82/2021) 16 § 2 mom., 127 och 128 §, 158 § 3 mom. och 164 §,
ändras 1 §, 2 § 5, 7, 19, 23 och 54 punkten, 7 §, 13 § 2 mom. 2 och 10 punkten samt 5 mom.,
14 § 2 mom. 1 punkten och 3 mom., 17 § 2 mom., 18 § 1 och 2 mom., 30 § 1 mom., 32 §, 66 §
4, 7 och 8 mom., 78 §, 82 § 2 mom., 91 §, 92 § 1—3 mom., 93 § 1 mom., 96 § 1 och 2 mom.,
112 § 3 mom., 116 § 1 mom., 119 §, rubriken för 5 kap., 125, 126 och 129–132 §, 134 § 1 mom.
2 punkten och 2 mom., 135 §, 136 § 2 mom. 2 punkten underpunkt a och c samt 3 mom., 138
§, 139 § 4 mom. 5 punkten, 140 § 1 mom., 142 § 1 och 3 mom., 143 § 1 mom. och 2 mom. 2, 7
och 8 punkten samt 3 mom., 144 § 1 mom. 1 punkten, 6 punkten underpunkt b och 7 punkten,
145 §, 147 § 1 mom. 3 punkten, 148 och 149 §, 150 § 3 och 4 mom., 151 § 2 mom., 153, 155
och 156 §, rubriken för 157 § och 157 § 3 mom., 159 § 1 och 2 mom., 160 och 161 §, rubriken
för 162 § och 162 § 1 mom., 166 § 1 mom. och 2 mom. 1 punkten, 189 § 6 punkten, 194 § 1
mom. 13 punkten, 195 §, 198 § 3 mom. samt 200 och 202 §, och
fogas till lagen en ny 1 a §, till 2 § nya 3 a-, 32 a-, 36 a- och 42 a-punkter, till lagen nya 6 a, 7
a, 29 a, 80 a och 116 a §, till 133 § ett nytt 4 mom., till 139 § 2 mom. en ny 4 a-punkt. och till
lagen nya 145 a, 145 b, 147 a, 152 a, 200 a och 200 b § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

1 §

Tillämpningsområde

Tillämpningsområde

Denna lag gäller, i fråga om fordon och fordonskombinationer som används på vägar som avses i vägtrafiklagen (729/2018) och på andra platser, fordonens och fordonskombinationernas

- 1) klassificering,
- 2) konstruktion, manöverorgan, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och utrustning,
- 3) miljöegenskaper,
- 4) godkännande för trafik samt registrering,

Denna lag gäller, i fråga om fordon och fordonskombinationer som används på vägar som avses i vägtrafiklagen (729/2018) och på andra platser, fordonens och fordonskombinationernas

- 1) tekniska krav,*
- 2) klassificering,*
- 3) godkännande,*
- 4 registrering,*
- 5) besiktning,*
- 6) tekniska vägkontroller,*
- 7) tillståndspliktiga reparationer och*

Gällande lydelse

5) besiktningar i syfte att kontrollera fordons skick och registeruppgifter samt ändra dessa.

Denna lag gäller tekniska vägkontroller.

Denna lag gäller import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse av nya snöskotrar och nya tunga snöskotrar samt av nya fordon avsedda för vägtrafik. Denna lag gäller också import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse av sådana system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och sådan utrustning om vilkas tekniska egenskaper eller godkännandemärkningar föreskrivs i denna lag eller med stöd av den.

Denna lag gäller installation och reparation av snöskotrar och tunga snöskotrar samt av fordon avsedda för vägtrafik. Denna lag gäller också installation och reparation av sådana system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och sådan utrustning om vilkas tekniska egenskaper eller godkännandemärkningar föreskrivs i denna lag eller med stöd av den.

På fordon som används uteslutande på områden som stängts av från allmän trafik tillämpas endast bestämmelserna om allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §, om ansvar för fordons skick, registrering och besiktning i 12 § till den del som gäller ansvaret, om skyldighet att reparera fordon och återkallelse av fordon i 178 §, om påföljder i 10 kap., om föreläggande om körförbud i 198 § och om föreläggande om kontrollbesiktning i 200 §.

Denna lag tillämpas inte på sådana förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots, som har elmotorer med en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen. Lagen tillämpas inte heller på sådana förflyttningshjälpmedel, sparkstöttingar, lekfordon eller motsvarande anordningar som inte har motor.

Föreslagen lydelse

8) *tillfälliga användning i trafik.*

Denna lag gäller också bland annat import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse av sådana system, komponenter, separata tekniska enheter, delar och sådan utrustning som finns i nya fordon och som är avsedda för vissa fordon.

Gällande lydelse

Denna lag gäller inte EU-typgodkännande eller enskilt EU-fordonsgodkännande, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

(1 a § fogas)

Föreslagen lydelse

1 a §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Denna lag ska inte tillämpas på

- 1) militärfordon som avses i militärfordonslagen (/),
- 2) sparkstöttingar, lekfordon eller motsvarande anordningar som inte har motor,
- 3) rullstolar eller andra sådana förflyttningshjälpmedel för fotgängare vars framdrivande motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen.

På fordon som används uteslutande på områden som stängts av från allmän trafik tillämpas endast bestämmelserna om

- 1) allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §,
- 2) ansvar för fordons skick, registrering och besiktning i 12 §,
- 3) skyldighet att reparera fordon och återkallelse av fordon i 178 §
- 4) påföljder i 10 kap.,
- 5) föreläggande om körförbud i 198 §, och
- 6) föreläggande om kontrollbesiktning i 200 §,

På fordon som är utrustade med automatiserat körsystem och används i trafik endast utifrån provnummerintyg tillämpas endast bestämmelserna om

- 1) allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §,
- 2) ansvar för fordons skick, registrering och besiktning i 12 §,
- 3) krav på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning i 13 § 2 mom. 1–5, 10 och 12 punkten,
- 4) provnummerintyg och provnummerskyltar i 116 §,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

- 5) provnummerintyg för fordon utrustade med automatiserat körsystem i 116 a §,
 - 6) skyldigheten att medföra provnummerintyg i fordonet under körning i 119 §,
 - 7) tekniska vägkontroller i 165–167 §,
 - 8) straffrättsligt ansvar som gäller trafikförseelse i 194 § 1 mom. 6, 9–11 och 14 punkten,
 - 9) straffrättsligt ansvar i 196 §,
 - 10) åtgärdseftergift i 197 §, och
 - 11) föreläggande om körförbud i 198 §.
- På lätta automatiserade fordon för godstransport tillämpas endast bestämmelserna om
- 1) allmänna säkerhetskrav för fordon i 3 §,
 - 2) ansvar för fordons skick, registrering och besiktning i 12 §,
 - 3) krav på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning i 13 § 2 mom. 1–5, 10 och 12 punkten,
 - 4) lätta automatiserade fordon för godstransport i 29 a §,
 - 5) straffrättsligt ansvar som gäller trafikförseelse i 194 § 1 mom. 14 punkten,
 - 6) straffrättsligt ansvar i 196 §,
 - 7) åtgärdseftergift i 197 §, och
 - 8) föreläggande om körförbud i 198 §.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

5) *förhandsanmälan* anmälan om uppgifter om ett nytt eller icke färdigbyggt fordon till Transport- och kommunikationsverket före den första registreringen,

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3 a) *automatiserat körsystem* ett fordonssystem som använder både hårdvara och programvara för att på ett varaktigt sätt utöva dynamisk kontroll över ett fordon,

5) *förhandsanmälan* anmälan av uppgifter om ett nytt, färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon till Transport- och kommunikationsverket före den första registreringen,

Gällande lydelse

7) *tidpunkten för det första ibruktagandet* den dag då fordonet har registrerats första gången i Finland eller då fordonet faktiskt har tagits i bruk,

19) *system* en sammansättning av anordningar kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon,

23) *kopplingsbesiktning* kontroll som utförs för godkännande av koppling mellan ett dragfordon och ett eller flera släpfordon,

54) *enskilt godkännande* ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en enskild bil eller dess släpvagn, oavsett om den är unik eller inte, uppfyller de tillämpliga kraven för nationellt enskilt godkännande.

(6 a § fogas)

Föreslagen lydelse

7) *tidpunkten för det första ibruktagandet* den dag då fordonet har registrerats första gången eller då fordonet faktiskt har tagits i bruk,

19) *system* en sammansättning av anordningar som kombinerats för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon,

23) *kopplingsbesiktning* kontroll som utförs för godkännande av koppling mellan ett dragfordon och ett släpfordon eller mellan ett dragfordon och flera släpfordon,

32 a) *utsläppsmanipulation* en sådan avsiktlig ändring av ett system för avgasefterbehandling eller för motorkontroll i ett fordon som gör att fordonet till sina miljöegenskaper inte längre uppfyller de krav som gäller avgasutsläpp,

36 a) *militärfordonsregister* det register som avses i 14 § i lagen om militärfordon,

42 a) *elektroniskt intyg om överensstämmelse* ett sådant intyg om överensstämmelse enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem som finns i strukturerad elektronisk form,

54) *enskilt godkännande* ett förfarande genom vilket en beviljare av enskilt godkännande enligt lagen om ordnande av enskilt godkännande (958/2013) intygar att en enskild bil eller dess släpvagn, oavsett om den är unik eller inte, uppfyller de tillämpliga kraven för nationellt enskilt godkännande.

6 a §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation

En ekonomisk aktör får inte sälja eller montera ett sådant system för manipulation av utsläpp i fordon som används i trafik som medför att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Den ekonomiska aktören ska kunna visa att fordonet, trots monteringen av ett system som avses i 1 mom. i fordonet, fortfarande uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller senare, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Som bevis på överensstämmelse med kraven betraktas

- 1) ett EG-typgodkännandeintyg som utfärdats av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland,
- 2) en utredning som motsvarar kompetensområdet för den tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet, eller
- 3) en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig.

7 §

Ändring, konstruktion och reparation av fordon

Om inte något annat föreskrivs nedan, får ett fordon som används i trafik inte repareras, ändras eller förses med tilläggsanordningar så att fordonet inte längre uppfyller de krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Ett fordon får inte heller tillåtas bli ändrat så att det inte längre uppfyller dessa krav. De risker för säkerheten,

7 §

Tekniska krav för fordon

Om inte något annat föreskrivs i denna lag eller bestäms eller föreskrivs med stöd av denna lag, ska ett fordon och dess delar, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfylla de tekniska krav som tillämpades i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Alternativt får sådana tekniska krav tillämpas som har tillämpats i

Gällande lydelse

hälsan eller miljön som fordonets ålder och naturliga slitage medför får inte heller öka mer än i ringa omfattning.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda tekniska kraven för reparation och istandsättning av fordon och ändring av fordons konstruktion och om de utredningar som krävs i fråga om dem samt om sådana smärre undantag och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighetsskäl vid påvisande av i 139 och 144 § avsedd överensstämmelse med kraven och i fråga om kraven. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen och de alternativa kraven medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

(7 a § fogas)

Föreslagen lydelse

Finland efter tidpunkten för det första ibruktagandet. Vid bedömningen av överensstämmelsen med kraven på delar, system, komponenter och separata tekniska enheter i begagnade fordon får deras naturliga slitage beaktas, om det inte har mer än ringa inverkan på fordonets säkerhet och miljöegenskaper.

Ett fordon som har beviljats EU- eller EGTypgodkännande eller enskilt EU-fordonsgodkännande och som inte har ändrats till de delar som granskats vid ett sådant godkännande anses uppfylla de tekniska krav som avses i 1 mom.

Ett fordon vars kategori eller underkategori har ändrats ska uppfylla de i 1 § mom. avsedda tekniska kraven i den nya kategorin och underkategorin.

*Om sådana tekniska krav eller krav på godkännande tillämpas på fordonet som förutsätter att dess egenskaper förbättras under dess livscykel, ska fordonet uppdateras så att det överensstämmer med dessa krav. Om fordonet inte har uppdaterats på det sätt som avses ovan, får det inte användas i trafik (**användningsförbud**).*

Transport- och kommunikationsverket får vid behov meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav som avses i denna paragraf och de undantag som gäller dem.

7 a §

Ändring av fordon

Trots bestämmelserna i 7 § 1–4 mom. får ett fordon ändras på ett sådant sätt att det inte uppfyller de tekniska krav som avses i bestämmelserna endast om ändringarna inte har mer än ringa inverkan på fordonets säkerhet eller miljöegenskaper. Transport- och kommunikationsverket får utfärda föreskrifter om alternativ till de tekniska krav som avses i 7 §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 mom. och som beaktar fordonets användningsändamål och det praktiska genomförandet av ändringarna samt föreskrifter om ytterligare krav genom vilka det säkerställs att fordonet är säkert och de negativa konsekvenserna för miljön små efter ändringarna. Om en del, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller en egenskap läggs till fordonet och de tekniska krav som gäller dem har blivit bindande första gången efter tidpunkten för det första ibruktagandet, ska delen, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten eller egenskapen i fråga dock överensstämma med de tekniska krav som tillämpas eller har tillämpats på sådana i Finland.

Drivkraften för ett fordon får ändras, även om fordonet till sina miljöegenskaper inte överensstämmer med kraven i 7 § 1 och 3 mom. efter ändringen, om den miljöbelastning som användningen ger upphov till sammantaget är mindre efter ändringen än före den och fordonets lokala utsläpp inte ökar mer än i ringa omfattning.

Utsläppsmanipulation som utförts på ett fordon som används i trafik är en förbjuden ändring av fordon.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 3 mom. avsedda tekniska krav på delar och egenskaper som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenser samt om förutsättningarna för utförande av ändringar. Föreskrifterna ska vara behövliga för att en tillräcklig internationell allmän kravnivå ska uppnås och en tillräcklig nivå på skyddet av hälsan och miljön säkerställas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i denna paragraf avsedda tekniska kraven för ändring av fordon och om de utredningar som krävs i fråga om dem samt om sådana smärre undantag och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighetsskäl vid påvisande av i 139

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

och 144 § avsedd överensstämmelse med kraven och de alternativa kraven. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen och de alternativa kraven medför får inte öka mer än i ringa omfattning. Tekniska granskningsavdelningen vid Huvudstaben får utfärda närmare föreskrifter om sådana små tekniska avvikelser hos i registret införda fordon vid Försvarsmakten som behövs på grund av Försvarsmaktens uppgifter eller fordonets specifika användningsändamål. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

13 §

13 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

För att användas i trafik krävs dock åtminstone att

För att användas i trafik krävs dock åtminstone att

2) motordrivna fordon, cyklar och lätta elfordon har en färdbroms,

2) motordrivna fordon, cyklar, lätta elfordon och *lätta automatiserade fordon för godstransport* har en färdbroms,

10) motordrivna fordon, lätta elfordon och cyklar har en ljudsignalanordning,

10) motordrivna fordon, lätta elfordon, cyklar och *lätta automatiserade fordon för godstransport* har en ljudsignalanordning,

Begagnade fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1–3 mom., om fordonen uppfyller *de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter*. Fordon avsedda för vägtrafik ska dock alltid ha en varningstriangel i enlighet med de krav som föreskrivs i 2 mom. 6 punkten.

Begagnade fordon anses uppfylla de krav som föreskrivs i 1–3 mom., om de uppfyller de krav som föreskrivs i 7 § 1–4 mom. Fordon avsedda för vägtrafik ska dock alltid ha en varningstriangel i enlighet med de krav som föreskrivs i 2 mom. 6 punkten.

14 §

14 §

Gällande lydelse

Undantag från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Sådana hastighetsbegränsare som avses i 13 § 2 mom. 11 punkten krävs inte i
1) militärfordon, räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon,

I fråga om andra centrala krav än de som gäller strålkastare och lyktor i 13 § 2 mom. får de krav som tillämpades vid den första registreringen i det tidigare registreringslandet eller som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller nyare krav tillämpas på ett fordon som innehas eller tidigare har innehafts av en främmande stats beskickning eller medlem av diplomatkåren, som har erhållits från utlandet som arv eller genom testamente eller som anskaffats på en tullauktion eller någon annan av staten arrangerad auktion.

16 §

Begränsning av energi- och miljökonsekvenser

Fordon som på grund av ett byte av drivkraft eller byte av bränsletyp har ändrats efter det att de togs i bruk första gången ska omfattas av kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser endast till den del ändringen kan inverka på huruvida fordonet genom den nya drivkraften eller bränsletypen uppfyller de gränsvärden som gällde då fordonet först togs i bruk. Vid fastställandet av det gränsvärde som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet beaktas fordonets naturliga slitage i enlighet med 7 § 1 mom.

Föreslagen lydelse

Undantag från kraven på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Sådana hastighetsbegränsare som avses i 13 § 2 mom. 11 punkten krävs inte i
1) räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon, Gränsbevakningsväsendets fordon och Försvarsmaktens fordon,

I fråga om andra krav än de som gäller strålkastare och lyktor i 13 § 2 mom. får de krav som tillämpades vid den första registreringen i det tidigare registreringslandet eller som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller nyare krav tillämpas på ett fordon som innehas eller tidigare har innehafts av en främmande stats beskickning eller medlem av diplomatkåren, som har erhållits från utlandet som arv eller genom testamente eller som anskaffats på en tullauktion eller någon annan av staten arrangerad auktion.

(upphävs)

Gällande lydelse

17 §

Undantag från kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser och på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Undantag enligt 1 mom. kan beviljas

1) för ett oregistrerat fordon som har importerats till eller tillverkats i Finland minst fyra år före registreringen och som inte har använts, så att det tas i bruk enligt de krav som gällde när fordonet importerades eller tillverkades,

2) för en period av högst fyra år från de krav som gäller fordonen för ett eller flera separat specificerade fordon som ska användas i hastighetstävlingar, då fordonet används i samt är på väg till och från en tävling eller vid besök till tävlingsbesiktning,

3) av annat särskilt skäl för ett eller flera separat specificerade fordon från de krav för godkännande för användning i trafik som föreskrivs eller bestäms med stöd av denna lag.

18 §

Krav på fordon som begagnade förts in i landet

Ett fordon som begagnat förts in i landet och registreras första gången eller annars tas i bruk första gången i Finland ska uppfylla de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter.

Föreslagen lydelse

17 §

Undantag från kraven på begränsning av energi- och miljökonsekvenser och på fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Undantag enligt 1 mom. kan beviljas

1) för ett oregistrerat fordon som har importerats till eller tillverkats i Finland minst fyra år före registreringen och som inte har använts, så att det tas i bruk enligt de krav som gällde när fordonet importerades eller tillverkades,

2) för en period av högst fyra år från de krav som gäller fordonen för ett eller flera separat specificerade fordon som ska användas i hastighetstävlingar, då fordonet används i samt är på väg till och från en tävling eller vid besök till tävlingsbesiktning,

3) för en period av högst fyra år från de krav som gäller fordonen för ett eller flera separat specificerade fordon som ska användas för tillhandahållande av automatiserad kollektivtrafik på rutter eller områden som planerats i förväg och där den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen,

4) av annat särskilt skäl för ett eller flera separat specificerade fordon från de krav för godkännande för användning i trafik som föreskrivs eller bestäms med stöd av denna lag.

18 §

Krav på fordon som begagnade förts in i landet

Ett fordon som begagnat förts in i landet och registreras första gången eller annars tas i bruk första gången i Finland ska uppfylla de krav som anges i 7 § 1 mom. eller 7 a § 1 mom. EU- eller EG-typgodkända fordon som

Gällande lydelse

EU- eller EG-typgodkända fordon som registrerats i en annan EES-stat och som uppfyller kraven i 7 § och som i registreringsintyget inte har några anteckningar om begränsningar i fråga om användningen anses uppfylla de krav som föreskrivs i detta moment.

Vid första registrering av bilar eller bilsläpvagnar som begagnade förts in i landet någon annanstans ifrån än från en EES-stat eller från landskapet Åland och som tagits i bruk där första gången för mindre än sex månader sedan ska fordonet föras till enskilt godkännande, om det inte har EU- eller EG-typgodkänts.

(29 a § fogas)

30 §

Föreslagen lydelse

registrerats i en annan EES-stat och som uppfyller kraven i 7 a § och i registreringsintyget inte har några anteckningar om begränsningar i fråga om användningen anses uppfylla de krav som föreskrivs i detta moment.

Vid första registrering av bilar eller bilsläpvagnar som begagnade förts in i landet någon annanstans ifrån än från en EES-stat eller från landskapet Åland och som tagits i bruk där första gången för mindre än sex månader sedan ska fordonet föras till enskilt godkännande, om det inte har EU- eller EG-typgodkänts eller har beviljats *enskilt EU-fordonsgodkännande*.

29 a §

Lätta automatiserade fordon för godstransport

Med lätt, automatiserat fordon för godstransport avses ett fjärrstyrt elfordon utrustat med ett automatiserat körsystem som har motorer med en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen. Fordonet ska till konstruktion, manöverorgan och utrustning överensstämja med kraven enligt 13 § 2 mom. 1–5, 10 och 12 punkten och till mått eller massa vara sådant att det inte orsakar olägenhet eller fara för andra trafikanter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om mått, massa, lyktor och strålkastare, reflektorer, ljudsignalanordningar och bromsar för lätta automatiserade fordon för godstransport.

30 §

Gällande lydelse

*Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon
och Gränsbevakningsväsendets fordon*

Räddningsbil är ett för räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Som räddningsbil betraktas också andra fordon i kategori M eller N som innehas av en kommun eller samkommuns räddningsverk eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av Räddningsinstitutet eller av en flygplatsoperatör och som används uteslutande för uppgifter inom räddningsväsendet. Också manskapsbilar som ägs av en brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren betraktas som räddningsbilar. Räddningsbilar ska vara lämpliga för räddningsväsendets bruk.

32 §

Utryckningsfordon

Utryckningsfordon är räddningsbilar, polisfordon, Gränsbevakningsväsendets fordon, Tullens fordon, ambulanser, fordon för prehospital akutsjukvård, *Försvarmaktens räddningsbilar*, *Försvarmaktens ambulanser* och militärpolisfordon, när de är utrustade med en varningslykta med blått blinkande ljus och en ljudsignalanordning för utryckningsfordon.

66 §

*Tillsyn över överensstämmelse med kraven
vid produktion*

Godkännandemyndigheten eller ett organ som godkännandemyndigheten utsett för det ändamålet ska med 12 månaders mellanrum be-

Föreslagen lydelse

*Räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon
och Gränsbevakningsväsendets fordon*

Räddningsbil är ett för räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Som räddningsbil betraktas också andra fordon i kategori M eller N som innehas av ett *väl-färdsområdes* räddningsverk eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av Räddningsinstitutet eller av en flygplatsoperatör och som används uteslutande för uppgifter inom räddningsväsendet. Också manskapsbilar som ägs av en brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren betraktas som räddningsbilar. Räddningsbilar ska vara lämpliga för räddningsväsendets bruk.

32 §

Utryckningsfordon

Utryckningsfordon är räddningsbilar, polisfordon, Gränsbevakningsväsendets fordon, Tullens fordon, ambulanser, fordon för prehospital akutsjukvård och Försvarmaktens utryckningsfordon, när de är utrustade med en varningslykta med blått blinkande ljus och en ljudsignalanordning för utryckningsfordon.

66 §

*Tillsyn över överensstämmelse med kraven
vid produktion*

Godkännandemyndigheten eller ett organ som godkännandemyndigheten utsett för det ändamålet ska med 12 månaders mellanrum bedöma hur de inledande bedömningar och

Gällande lydelse

döma hur de inledande bedömningar och rutiner för produktöverensstämmelse som hänförs till nationellt typgodkännande och E- och EU-typgodkännande fungerar. Av särskilda skäl kan bedömningen dock göras mer sällan, men minst var 24:e månad.

I fråga om nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier iaktas det förfarande som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om dokumenterade kontrollplaner och lämpliga rutiner för produktöverensstämmelse när det gäller tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande, E- och EU-typgodkännande samt nationellt typgodkännande av små serier. Transport- och kommunikationsverket får dessutom meddela närmare föreskrifter om smärre undantag från de förfaranden som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier. Undantagen ska vara ändamålsenliga med tanke på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven och de får inte försämra nivån på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven.

78 §

Beviljande av enskilt godkännande

Föreslagen lydelse

rutiner för produktöverensstämmelse som hänförs till nationellt typgodkännande och E-, EG- och EU-typgodkännande fungerar. Av särskilda skäl kan bedömningen dock göras mer sällan, men minst var 24:e månad.

I fråga om nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier *tillämpas vid tillsynen över produktionens överensstämmelse* med kraven det förfarande som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L eller ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, om inte något annat föreskrivs eller bestäms.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om dokumenterade kontrollplaner och lämpliga rutiner för produktöverensstämmelse när det gäller tillsyn över produktionens överensstämmelse med kraven för nationellt typgodkännande, E-, EG- och EU-typgodkännande samt nationellt typgodkännande av små serier. Transport- och kommunikationsverket får dessutom meddela närmare föreskrifter om smärre undantag från de förfaranden som föreskrivs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, ramförordningen om fordon i kategori L och ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem vid nationellt typgodkännande och nationellt typgodkännande av små serier. Undantagen ska vara ändamålsenliga med tanke på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven och de får inte försämra nivån på tillsynen över produktionens överensstämmelse med kraven.

78 §

Beviljande av enskilt godkännande

Gällande lydelse

Enskilt godkännande beviljas ett nytt fordon i kategori M, N eller O som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången och som inte har typgodkänts. Ett typgodkänt fordon i kategori M, N eller O kan dock föras till enskilt godkännande, om det före den första registreringen har ändrats så att det beviljade typgodkännandet har upphört att gälla eller om det för fordonet i en annan EES-stat eller i landskapet Åland har beviljats ett sådant nationellt typgodkännande av små serier som inte har erkänts i Finland. Dessutom kan ett fordon i kategori M, N eller O som färdigställt under den sista etappen vid etappvist typgodkännande beviljas enskilt godkännande i stället för EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av små serier.

Vid enskilt godkännande ska fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen kontrolleras. Bestämmelser om beviljare av enskilt godkännande finns i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013).

(80 a § fogas)

Föreslagen lydelse

Enskilt godkännande beviljas ett nytt fordon i kategori M, N eller O som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången och som inte har typgodkänts *eller beviljats enskilt EU-fordonsgodkännande*. Ett typgodkänt nytt fordon i kategori M, N eller O kan dock föras till enskilt godkännande, om det före den första registreringen har ändrats så att det beviljade typgodkännandet har upphört att gälla eller om det för fordonet i en annan EES-stat eller i landskapet Åland har beviljats ett sådant nationellt typgodkännande av små serier som inte har erkänts i Finland. Dessutom kan ett fordon i kategori M, N eller O som *färdigbyggts etappvis under den sista etappen* beviljas enskilt godkännande i stället för EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av små serier.

Vid enskilt godkännande ska fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen kontrolleras. Bestämmelser om beviljare av enskilt godkännande finns i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.

80 a §

Tillverkarens ansvar vid enskilt godkännande

Vid enskilt godkännande ansvarar tillverkaren för att fordonet uppfyller kraven på överensstämmelse. Vid enskilt godkännande ansvarar varje tillverkare för fordonets överensstämmelse med kraven i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och den utrustning som har lagts till eller ändrats efter den föregående etappen av tillverkningen av fordonet.

Om ett enskilt godkännande söks av någon annan än tillverkaren, ska till ansökan fogas ett av tillverkaren eller tillverkarens representant utfärdat intyg av vilket fordonets tillver-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

kare framgår och en utredning över tillverkningsskedena. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i intyget.

Vid enskilt godkännande ansvarar varje tillverkare för att fordonet vid den aktuella tillverkningsetappen har tillverkats i enlighet med tillverkarnas instruktioner för de tidigare etapperna. Om tillverkarnas instruktioner för tidigare etapper av tillverkningen saknas eller inte skäligen kan fås, ansvarar tillverkaren vid följande etapp dessutom för överensstämmelsen med kraven i fråga om de system, komponenter, separata tekniska enheter och delar och den utrustning i fråga om vilka de åtgärder tillverkaren vidtar inverkar på överensstämmelsen med kraven.

82 §

82 §

Intyg över enskilt godkännande

Intyg över enskilt godkännande

Ett intyg över enskilt godkännande är giltigt i tre månader. Intygets giltighet upphör dock om ett fordon som tas i bruk första gången inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Har fordonet inte registrerats inom tre månader från det att intyget utfärdades, kan intygets giltighet förlängas, om fordonet fortfarande uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet.

Ett intyg över enskilt godkännande är giltigt i tre månader. Intygets giltighet upphör dock om ett fordon som tas i bruk första gången inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet. *Om fordonet inte har registrerats och fortfarande överensstämmer med de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet, kan giltigheten dock förlängas genom att fordonet beviljas ett nytt enskilt godkännande utan att godkännandenumret ändras.*

91 §

91 §

Förhandsanmälan

Förhandsanmälan

Förhandsanmälan kan göras om typgodkända fordon vars tekniska uppgifter och godkännandeuppgifter har förts in i registret. Genom

Förhandsanmälan kan göras om typgodkända fordon vars tekniska uppgifter och godkän-

Gällande lydelse

förhandsanmälan anmäls uppgifter om ett nytt färdigbyggt, etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon till Transport- och kommunikationsverket innan fordonet tas i bruk och registreras första gången.

92 §

Förhandsanmälare

Förhandsanmälan kan göras av fordonstillverkaren eller dennes representant. Om fordonet har förts in i landet av någon annan än tillverkaren eller dennes representant, får anmälan dock även göras av importören.

Förhandsanmälararen ska vara

- 1) en i Finland registrerad juridisk person,
- 2) ett registrerat bilskatteombud enligt 46 § i bilskattelagen, om sammanslutningen förhandsanmäler bilskattebelagda fordon, *eller registrerad kreditkund hos Tullen, om sammanslutningen förhandsanmäler andra än bilskattebelagda fordon som den importerar från ett land utanför EES*, och
- 3) solvent och sakkunnig.

Förhandsanmälararen ska dessutom ha tillgång till de tekniska uppgifter om ett fordons konstruktion och utrustning som är ett villkor för godkännande och till intyg över överensstämmelse för EU-typgodkända fordon eller intyg över typgodkännande för annat fordon. *Fordonstillverkaren ska ge dessa till förhandsanmälararen på dennes begäran.*

Föreslagen lydelse

nandeuppgifter har förts in i registret. *Dessutom kan förhandsanmälan göras om typgodkända fordon vars intyg om överensstämmelse har gjorts tillgängliga för Transport- och kommunikationsverket i form av strukturerade data i elektroniskt format på det sätt som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, med beaktande av vad som anges i 92 § 4 mom.*

Genom förhandsanmälan ska uppgifter om ett nytt färdigbyggt, etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon *anmälas* till Transport- och kommunikationsverket före tidpunkten för det första ibruktagandet och den första registreringen av fordonet.

92 §

Förhandsanmälare

Förhandsanmälan kan göras av fordonstillverkaren eller dennes representant.

Förhandsanmälararen ska vara

- 1) en i Finland registrerad juridisk person,
- 2) ett registrerat bilskatteombud enligt 46 § i bilskattelagen, om sammanslutningen förhandsanmäler bilskattebelagda fordon, och
- 3) solvent och sakkunnig.

Förhandsanmälararen ska dessutom ha tillgång till *tillverkarens* tekniska uppgifter om fordons konstruktion och utrustning, som är ett villkor för godkännande, och till intyg över överensstämmelse för EU-typgodkända fordon eller intyg över typgodkännande för annat fordon.

Gällande lydelse

93 §

Förhandsanmälningsintyg

Förhandsanmälararen har rätt att på begäran få ett förhandsanmälningsintyg ur registret efter det att ett fordon har förhandsanmälts.

96 §

Registreringsintyg

Transport- och kommunikationsverket utfärdar del I av registreringsintyget till fordonets ägare eller innehavare i samband med den periodiska besiktningen. Del I av registreringsintyget utfärdas i samband med registreringsanmälan endast till ägare eller innehavare av sådana fordon och släpvagnar till dem vars största tillåtna massa i vägtrafiken överstiger 3 500 kilogram.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar på begäran del II av registreringsintyget till fordonets ägare i samband med registreringsanmälan.

I del I av registreringsintyget ska antecknas uppgifter om fordonets ägare och innehavare samt fordonets tekniska uppgifter. Del II av registreringsintyget är avsedd för anmälan av förändringar i registeruppgifterna.

Den som utför registreringar kan på begäran ge en kopia av del I av registreringsintyget, som är i kraft i sex månader.

Om ett fordon används i internationell trafik ska del I av registreringsintyget medföras i fordonet under körning.

112 §

Avställning

Föreslagen lydelse

93 §

Förhandsanmälningsintyg

Utifrån en förhandsanmälan utformas ett förhandsanmälningsintyg, som Transport- och kommunikationsverket gör tillgängligt för förhandsanmälararen.

96 §

Registreringsintyg

Transport- och kommunikationsverket utfärdar del I av registreringsintyget till fordonets ägare eller innehavare i samband med den periodiska besiktningen. *Transport- och kommunikationsverket utfärdar på begäran del I av registreringsintyget till fordonets ägare eller innehavare.*

Transport- och kommunikationsverket utfärdar på begäran del II av registreringsintyget till fordonets ägare.

112 §

Avställning

Gällande lydelse

En registreringsanmälan om avställning av ett fordon ska göras, om fordonet har registrerats utomlands eller i landskapet Åland eller av någon annan orsak inte längre används i trafik i Finland.

116 §

Provnummerintyg och provnummerskyltar

Transport- och kommunikationsverket kan bevilja ett affärsföretag, en inrättning eller någon annan sammanslutning som tillverkar, säljer, utrustar eller reparerar fordon eller som utövar transportverksamhet eller som bedriver forskning som gäller fordon ett provnummerintyg för högst ett år. Intyget ger begränsad rätt att tillfälligt på väg och på andra platser med provnummerskyltar använda ett fordon som inte registrerats första gången i Finland eller som avställt i Finland. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla provnummerintyget om fordonet med provnummerskyltar används i strid med denna lag eller vägtrafiklagen eller i strid med bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, bestämmelserna om fordonsbeskattning eller villkoren i provnummerintyget. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla samtliga provnummerintyg som en innehavare av ett intyg har, om innehavaren upprepade gånger handlat i strid med bestämmelserna, föreskrifterna eller villkoren eller om detta beteende är särskilt allvarligt.

(116 a § fogas)

Föreslagen lydelse

En registreringsanmälan om avställning av ett fordon ska göras, om fordonet har registrerats i *militärfordonsregistret*, utomlands eller i landskapet Åland eller av någon annan orsak inte längre används i trafik i Finland. *Med avvikelse från vad som föreskrivs i 2 mom. är ett sådant fordon inte belagt med användningsförbud.*

116 §

Provnummerintyg och provnummerskyltar

Transport- och kommunikationsverket kan *på ansökan* bevilja ett affärsföretag, en inrättning eller någon annan sammanslutning som tillverkar, säljer, utrustar eller reparerar fordon eller som utövar transportverksamhet eller som bedriver forskning som gäller fordon ett provnummerintyg för högst ett år. Intyget ger begränsad rätt att tillfälligt på väg och på andra platser med provnummerskyltar använda ett fordon som inte registrerats första gången i Finland eller som avställt i Finland. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla provnummerintyget om fordonet med provnummerskyltar används i strid med denna lag eller vägtrafiklagen eller i strid med bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, bestämmelserna om fordonsbeskattning eller villkoren i provnummerintyget. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla samtliga provnummerintyg som en innehavare av ett intyg har, om innehavaren upprepade gånger handlat i strid med bestämmelserna, föreskrifterna eller villkoren eller om detta beteende är särskilt allvarligt.

116 a §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Provnummerintyg för fordon utrustade med automatiserat körsystem

Till en ansökan om ett i 116 § avsett provnummerintyg för försöksverksamhet med fordon utrustade med automatiserat körsystem ska sökanden foga uppgifter om

- 1) sökanden,
- 2) de fordon och automatiserade system som används vid försöket,
- 3) förare och användare,
- 4) det område som används vid försöket,
- 5) forskningsplanen,
- 6) hur säkerheten tryggas,
- 7) tidpunkten och varaktigheten för försöket,
- 8) insamlingen av data, och
- 9) andra omständigheter som är väsentliga för försöket.

De uppgifter som avses i 1 mom. ska anges också om försöket ändras väsentligt eller om ett helt nytt försök inleds med samma provnummerintyg.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att omedelbart avbryta ett försök, om dess karaktär avsevärt avviker från vad som angetts i ansökan eller om försöket kan konstateras ha orsakat fara eller olägenhet i trafiken och en fullföljning av försöket i oförändrad form skulle leda till ökad risk för andra trafikanter.

Innehavaren av ett provnummerintyg ska utan hinder av affärshemligheten lämna in en rapport till Transport- och kommunikationsverket om resultaten av försöket inom tre månader efter det att försöket avslutats, eller om försöket fortsätter, årligen i samband med att intyget förnyas.

Transport- och kommunikationsverket får utifrån provnummerintyget en elektronisk förteckning över fordon som innehavaren av ett provnummerintyg använder i trafik. Transport- och kommunikationsverket publicerar också resultaten av försöket. Bestämmelser

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

om sekretessbelagda uppgifter finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna dock rätt att till andra myndigheter och till andra som sköter uppgifter enligt lag lämna ut sådan information som är nödvändig för att dessa ska kunna fullgöra sina lagstadgade uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i den information som ska lämnas enligt denna paragraf och om hur information ska meddelas och rapportering genomföras.

119 §

119 §

Tillfällig användning av fordon i trafik

Tillfällig användning av fordon i trafik

Ett provnummerintyg och förflyttningstillstånd ska medföras i fordonet under körning.

Ett provnummerintyg och förflyttningstillstånd ska medföras i fordonet under körning. *Ett giltigt provnummerintyg och förflyttningstillstånd kan påvisas också elektroniskt.*

5 kap

5 kap.

Användning i Finland av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland

Användning av fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland

125 §

125 §

Fordon som har registrerats i en EES-stat

Rätten för en i Finland stadigvarande bosatt person att använda ett fordon som har registrerats i en annan EES-stat

Om ingen bilskatt ska betalas för fordonet, får en person som är stadigvarande bosatt i Finland här använda ett fordon registrerat i en EES-stat under 30 dagar efter det att fordonet införts till dess att fordonet registreras i Finland. Fordonets förare ska för en myndighet som övervakar trafiken påvisa tidpunkten för

En person som är stadigvarande bosatt i Finland får på det sätt som avses i 33 § i bilskattelagen här använda ett fordon registrerat i en annan EES-stat under tre månader efter det att fordonet införts innan fordonet måste registreras i Finland.

Gällande lydelse

införseln genom Tullens anteckningar i anmälan om ibruktagande av fordonet eller något annat dokument. Om det däremot är fråga om en internationell transport som varar högst sju dagar i Finland, kan tidpunkten för fordonets införsel påvisas även på något annat sätt än genom Tullens anteckningar.

Om det är fråga om ett fordon för vilket bilskatt ska betalas, får en person som är stadigvarande bosatt i Finland här använda ett fordon registrerat i en EES-stat i tre månader. Fordonets förare ska då påvisa rätten till användning för en myndighet som övervakar trafiken genom en av Skatteförvaltningen bekräftad anmälan om ibruktagande av fordonet. För att ett fordon ska få användas enligt 1 och 2 mom. krävs det att

- 1) fordonet är försett med registreringsstatens registreringsskyltar och nationalitetsbeteckning,
- 2) fordonets eller fordonskombinationens huvudsakliga dimensioner och massa inte överskrider de värden som är tillåtna i Finland,
- 3) en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet,
- 4) fordonets förare har med sig ett registreringsintyg för fordonet som utfärdats i registreringsstaten och ett intyg över sin rätt att inneha fordonet, om det inte är registrerat i en medföljande persons namn, och
- 5) en släpvagn som har tagits i bruk i en stat där släpvagnar inte registreras i stället för en registreringsskylt har försetts med en nummerbeteckning given av ägaren eller en myndighet eller har dragbilens registreringsskylt fäst bak på släpvagnen; i stället för registreringsintyg ska dragbilens förare emellertid ha ett intyg från släpvagnens ägare eller en myndighet över de massor som tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare.

126 §

Föreslagen lydelse

Fordonets förare ska för en myndighet som övervakar trafiken påvisa tidpunkten för införseln.

För att ett fordon ska få användas enligt 1 mom. krävs det att

- 1) fordonet är försett med registreringsstatens registreringsskyltar och nationalitetsbeteckning,
- 2) fordonets eller fordonskombinationens huvudsakliga dimensioner och massa inte överskrider de värden som är tillåtna i Finland,
- 3) en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet, och
- 4) fordonets förare har med sig ett registreringsintyg för fordonet som utfärdats i registreringsstaten och ett intyg över sin rätt att inneha fordonet, om det inte är registrerat i en medföljande persons namn.

Om en släpvagn har tagits i bruk i en sådan stat där släpvagnar inte registreras, ska dragbilens bakre registreringsskylt med avvikelser från 3 mom. 1 punkten fästas bak på släpvagnen. I sådana fall ska dragbilens förare dessutom i stället för registreringsintyg ha ett intyg som släpvagnens ägare eller en myndighet utfärdat över de massor som tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare.

126 §

Gällande lydelse

Fordon som har registrerats i stater som anslutit sig till Genève- och Wienkonventionerna

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik eller till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik får tillfälligt i Finland använda ett för sitt eget behov infört fordon i kategori M₁, N₁, O₁, O₂ eller L eller en kategori som kan jämföras med dessa och som är registrerat i den fördragsslutande staten. Denna tid gäller högst ett år räknat från inresedagen eller, om Skatteförvaltningen med stöd av 35 § i bilskattelagen har beviljat en längre tidsfrist för skattefri användning av ett fordon eller om Tullen med stöd av Europeiska unionens tullagstiftning har beviljat tullfrihet för fordonet för en bestämd tid, får fordonet användas till utgången av denna tid, om inte annat följer av 132 §.

En sammanslutning eller fysisk person vars hemort är i en stat som avses i 1 mom. får på motsvarande sätt i Finland använda ett fordon i kategori M₂, M₃, N, O₃ eller O₄ eller en kategori som kan jämföras med dessa, om fordonet införts för nämnda sammanslutnings eller fysiska persons behov och framförs av en person som är stadigvarande bosatt i en stat som avses i det momentet.

I samband med behandlingen av en anmälan som avses i 41 § 2 mom. i bilskattelagen kan Skatteförvaltningen och i andra fall Tullen på begäran ge tillstånd att anlita en i Finland stadigvarande bosatt person som förare för ett fordon som har registrerats i en konventionsstat enligt 1 mom. och har införts endast i försöks- eller undersökningssyfte. Tillståndet kan beviljas fordonstillverkaren eller tillverkarens representant, en sådan tillverkare av fordonsutrustning som bedriver utvecklingsarbete på uppdrag av fordonstillverkaren eller

Föreslagen lydelse

Fordon som har registrerats i stater som anslutit sig till Genève- och Wienkonventionerna

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik eller till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik, får tillfälligt i Finland använda ett infört fordon som är registrerat i den fördragsslutande staten högst ett år efter inresan.

Utöver vad som föreskrivs i 125 § och i 1 mom. i denna paragraf, får ett fordon som är registrerat i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik eller till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik användas i Finland utan att det registreras här, om föraren har rätt att med stöd av 6 kap. i bilskattelagen använda fordonet i trafik skattefritt.

När ett fordon används i Finland i de situationer som avses i denna paragraf är en förutsättning för användningen det som föreskrivs i 125 § 3 mom. I situationer som avses i 2 mom. ska en sådan av Skatteförvaltningen bestyrkt anmälan om skattefri användning som avses i 34 § 3 mom. i bilskattelagen eller i 57 i den lagen, eller Skatteförvaltningens beslut om en sådan förlängning av maximitiden för skattefri användning som avses i 35 § 1 mom. i bilskattelagen.

Om det är fråga om en internationell transport som varar högst sju dagar i Finland, ska en person som är stadigvarande bosatt i Finland för en myndighet som övervakar trafiken på begäran påvisa tidpunkten för införseln.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

en sammanslutning som bedriver testning av fordon eller fordonsutrustning på uppdrag av fordonstillverkaren eller tillverkaren av fordonsutrustning. Tillståndet gäller högst ett år åt gången. En i Finland stadigvarande bosatt person får framföra varje enskilt fordon under högst sex månader. Skatteförvaltningen eller Tullen kan förena tillståndet med begränsningar i fråga om användningsområdet och även ställa upp andra villkor för att säkerställa att fordonet används för det ändamål som avses i detta moment. Tillståndshavaren ansvarar för att fordonet har en sådan konstruktion och är i ett sådant skick att det är trafiksäkert. På en kopia av tillståndet, som ska medföras i fordonet, antecknar Skatteförvaltningen eller Tullen fordonets identifieringsuppgifter och datum för införsel samt vid behov datum för utförsel. På kopian ska tillståndshavaren anteckna den person eller de personer som kör fordonet. Tillståndet ska återkallas, om de villkor eller begränsningar som anges i denna lag eller i tillståndet inte iakttas.

När ett fordon används i Finland i de situationer som avses i denna paragraf är en förutsättning för användningen det som föreskrivs i 125 § 3 mom.

127 §

(upphävs)

Fordon i arbetsuppgifter

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland och vars arbetsplats är belägen i en annan stat än Finland får i Finland använda ett i 38 § i bilskattelagen avsett fordon som registrerats utomlands på det sätt som avses i paragrafen utan att registrera fordonet här, om han eller hon enligt paragrafen har rätt att använda fordonet i trafik skattefritt. En förutsättning för användningen är dessutom att det som föreskrivs i 125 § 3 mom. i denna lag iakttas. Den anmälan försedd med Skatteförvaltningens mottagningsbevis som avses i 57

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

§ i bilskattelagen ska medföras i fordonet under körning.

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland får i Finland temporärt använda ett i 39 § i bilskattelagen avsett fordon som registrerats utomlands utan att registrera fordonet här, om han eller hon enligt paragrafen har rätt att använda fordonet i trafik skattefritt. Den anmälan försedd med Skatteförvaltningens mottagningsbevis som avses i 57 § i bilskattelagen ska medföras i fordonet under körning.

128 §

(upphävs)

Fordon som har registrerats i andra stater

En person eller en sammanslutning vars hemort är i en annan stat än en stat som avses i 126 § kan av Transport- och kommunikationsverket på ansökan få tillstånd att tillfälligt i trafik i Finland använda ett fordon som registrerats i en här avsedd stat. För ett fordon med användningstillstånd ges tullskyltar.

Förutsättningar för att tillstånd ska ges är att

- 1) sökanden fört in fordonet i Finland för sitt tillfälliga behov,

- 2) sökanden visar upp ett intyg av polisen eller en finsk konsul i fordonsägarens hemstat eller av en konsul som företräder denna stat i Finland över att fordonet är registrerat i nämnda stat och godkänt för permanent användning i trafik,

- 3) fordonet är försett med registreringsstatens nationalitetsbeteckning,

- 4) fordonets eller fordonskombinationens huvudsakliga dimensioner och massa inte överskrider de värden som är tillåtna i Finland,

- 5) fordonets förare har ett intyg över sin rätt att inneha fordonet, om det inte är registrerat i en medföljande persons namn,

Gällande lydelse

6) sökanden lägger fram utredning om att en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet och att tullbehandling har genomförts.

Ett tillstånd som avses i denna paragraf gäller under högst ett år eller, om Skatteförvaltningen eller Tullen i enlighet med 126 § har beviljat fordonet skatte- eller tullfrihet för en bestämd tid, till utgången av den tiden.

På tullskyltar tillämpas vad som i 99–101 §, med undantag för 100 § 1 mom., föreskrivs om registreringsskyltar. Tillståndet ska medföras när fordonet används i trafik.

129 §

Fordon som registrerats i landskapet Åland

Fordon som har registrerats i landskapet Åland får tillfälligt användas på annat håll i Finland utan att fordonet genomgått första registrering *här*.

130 §

Koppling av en utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn till en finländsk dragbil

En utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn får användas kopplad till en dragbil som har genomgått första registrering i Finland, om

- 1) en släpvagn i kategori O₃ eller O₄ har registrerats i en EES-stat,
- 2) en släpvagn i kategori O₃ eller O₄ används i transporter som direkt hänför sig till internationell spedition och släpvagnen överskrider gränsen till en tredje stat, eller
- 3) en annan släpvagn än en sådan som avses i 1 eller 2 punkten används för turist- eller förevisningsändamål.

Användningen förutsätter att

Föreslagen lydelse

129 §

Användningen av fordon som registrerats i landskapet Åland

Fordon som har registrerats i landskapet Åland får tillfälligt användas på annat håll i Finland utan att fordonet genomgått första registrering.

130 §

Koppling av en utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn till ett finländskt dragfordon

En utomlands eller i landskapet Åland registrerad släpvagn får användas kopplad till ett dragfordon som har genomgått första registrering i Finland, om

- 1) en släpvagn i kategori O₃ eller O₄ har registrerats i en EES-stat,
- 2) en släpvagn i kategori O₃ eller O₄ används i transporter som direkt hänför sig till internationell spedition och släpvagnen överskrider gränsen till en tredje stat, eller
- 3) en annan släpvagn än en sådan som avses i 1 eller 2 punkten används för turist- eller förevisningsändamål.

Användningen förutsätter att

Gällande lydelse

1) släpvagnen är försedd med registreringsstatens eller landskapet Ålands registrerings skylt och nationalitetsbeteckning, och

2) dragbilens förare har ett intyg över registrering av släpvagnen eller en kopia av det som bestyrkts högst sex månader tidigare.

Om en släpvagn har tagits i bruk i en stat där släpvagnar inte registreras, får under de förutsättningar som nämns i 1 och 2 mom. också denna släpvagn användas kopplad till en dragbil som genomgått första registrering i Finland. I stället för en registreringsskylt ska släpvagnen vara försedd med en nummerbeteckning given av dess ägare eller en myndighet eller dragbilens registreringsskylt fästas bak på släpvagnen. Dragbilens förare ska i stället för registreringsintyg ha ett intyg som släpvagnens ägare eller en myndighet utfärdat över de massor som tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare.

131 §

Oregistrerade fordon i kategori L och motorslädar

Ett oregistrerat fordon i kategori L eller en oregistrerad motorsläde, som en person som är stadigvarande bosatt utomlands för sitt tillfälliga behov har fört med sig till Finland, får av personen i fråga användas i landet i högst ett års tid eller, om Skatteförvaltningen med stöd av 35 § i bilskattelagen har beviljat en längre tidsfrist för skattefri användning av fordonet eller om Tullen med stöd av Europeiska unionens tullagstiftning har beviljat tullfrihet för fordonet för en bestämd tid, till utgången av den tiden.

För att ett fordon ska få användas enligt 1 mom. krävs det att

Föreslagen lydelse

1) släpvagnen är försedd med registreringsstatens eller landskapet Ålands registrerings skylt och nationalitetsbeteckning, och

2) *dragfordonets* förare har ett intyg över registrering av släpvagnen eller en kopia av det som bestyrkts högst sex månader tidigare.

Om en släpvagn har tagits i bruk i en stat där släpvagnar inte registreras, får under de förutsättningar som nämns i 1 och 2 mom. också denna släpvagn användas kopplad till ett *dragfordon* som genomgått första registrering i Finland. I stället för en registreringsskylt ska släpvagnen vara försedd med en nummerbeteckning given av dess ägare eller en myndighet, eller ska *dragfordonets* registreringsskylt fästas bak på släpvagnen.

Dragfordonets förare ska i stället för registreringsintyg ha ett intyg som släpvagnens ägare eller en myndighet utfärdat över de massor som tillåts för släpvagnen och ett intyg över en besiktning eller en motsvarande teknisk inspektion som har utförts högst ett år tidigare.

131 §

Oregistrerade fordon i kategori L och motorslädar

Ett oregistrerat fordon i kategori L eller en oregistrerad motorsläde, som en person som är stadigvarande bosatt utomlands för sitt tillfälliga behov har fört med sig till Finland, får av personen i fråga användas i landet i högst ett års tid efter införseln eller, om Tullen med stöd av Europeiska unionens tullbestämmelser har beviljat fordonet tullfrihet för en bestämd tid, till utgången av den tiden.

För att ett fordon ska få användas enligt 1 mom. krävs det att

Gällande lydelse

- 1) en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet,
- 2) fordonet är försett med sitt hemlands nationalitetsbeteckning, och
- 3) fordonet inte omfattas av registreringsplikt i den stat där det normalt används.

132 §

Första registrering av ett fordon som för eget bruk har förts in till Finland vid inflyttning från utlandet

Ett utomlands registrerat fordon som har förts in till Finland för eget bruk i samband med inflyttning från utlandet ska av ägaren eller den som fört in fordonet anmälas för första registrering inom 30 dagar

- 1) efter införseln, om fordonets ägare vid ankomsten till Finland har för avsikt att bosätta sig varaktigt här, eller
- 2) efter det att fordonets ägare efter ankomsten till Finland anses ha bosatt sig varaktigt här.

Om fordonet används i trafik i Finland före den första registreringen, ska det uppfylla villkoren enligt 125 § 3 mom. eller 128 § 2 mom.

(mom. fogas)

134 §

Registreringsbesiktning av avställt eller avregistrerat fordon

Föreslagen lydelse

- 1) en trafikförsäkring som gäller i Finland har tecknats för fordonet,
- 2) fordonet är försett med sitt hemlands nationalitetsbeteckning, och
- 3) fordonet inte omfattas av registreringsplikt i ursprungsstaten.

132 §

Första registrering av ett fordon som för eget bruk har förts in till Finland vid inflyttning från utlandet

Ett utomlands registrerat fordon som har förts in till Finland för eget bruk i samband med inflyttning från utlandet ska av ägaren eller den som fört in fordonet anmälas för första registrering inom *tre månader*

- 1) efter införseln, om fordonets ägare vid ankomsten till Finland har för avsikt att bosätta sig varaktigt här, eller
- 2) efter det att fordonets ägare efter ankomsten till Finland anses ha bosatt sig varaktigt här.

Om fordonet används i trafik i Finland *innan det har registrerats här*, ska det uppfylla villkoren enligt 125 § 3 och 4 mom. eller 126 § 2 mom.

133 §

Registreringsbesiktningsskyldighet

I 89 § avsedda fordon som har befriats från registreringsskyldigheten behöver inte heller visas upp för registreringsbesiktning.

134 §

Registreringsbesiktning av avställt eller avregistrerat fordon

Gällande lydelse

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplats till detta eller till dess släpvagn ska ha godkänts vid en registreringsbesiktning efter senaste avregistrering eller senaste avställning innan det påställs, om fordonet

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

Fordonets skick ska kontrolleras vid en sådan registreringsbesiktning som avses i 1 mom. 3 punkten. Om besiktningstillfället inte kan försäkra sig om fordonets skick, ska den som visar upp fordonet för besiktning lägga fram en tillförlitlig utredning över skicket.

135 §

Anmälning av fordon till registreringsbesiktning

I fråga om ett fordon som införts begagnat från en EES-stat ska till besiktningförrättaren överlämnas ett utländskt registreringsintyg eller ett intyg över tidigare registrering som utfärdats av en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden eller uppgifter från ett system som förvaltas av en sådan myndighet. Om det utländska registreringsintyget som består av två delar saknar del II kan registreringsbesiktningen av fordonet godkännas om uppgift fås från den tidigare registreringsstatens myndighet om att det inte finns något hinder för registrering av fordonet i Finland. I fråga om ett fordon som införts begagnat från en annan stat än en EES-stat ska det visas upp ett utländskt registreringsintyg eller ett intyg över tidigare registrering som utfär-

Föreslagen lydelse

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplats till detta eller till dess släpvagn ska ha godkänts vid en registreringsbesiktning efter senaste avregistrering eller senaste avställning innan det påställs, om fordonet

2) har avställts för registrering i *militärfordonsregistret*, utomlands eller i landskapet Åland, eller

Fordonets skick ska kontrolleras vid en i 1 mom. 2 punkten avsedd *registreringsbesiktning för ett fordon som registrerats i militärfordonsregistret och vid en sådan registreringsbesiktning* som avses i 1 mom. 3 punkten. Om besiktningstillfället inte kan försäkra sig om fordonets skick, ska den som visar upp fordonet för besiktning lägga fram en utredning över skicket.

135 §

Anmälning av fordon till registreringsbesiktning

I fråga om ett fordon som införts begagnat från en EES-stat ska till besiktningförrättaren överlämnas ett utländskt registreringsintyg, eller ett intyg över tidigare registrering som utfärdats av en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden eller uppgifter från ett system som förvaltas av en sådan myndighet. Om det utländska registreringsintyget som består av två delar saknar del II kan registreringsbesiktningen av fordonet godkännas om uppgift fås från den tidigare registreringsstatens myndighet om att det inte finns något hinder för registrering av fordonet i Finland. I fråga om ett fordon som införts begagnat från en annan stat än en EES-stat ska det visas upp ett utländskt registreringsintyg eller ett intyg över tidigare re-

Gällande lydelse

dats av en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden. I fråga om ett fordon som införts begagnat från landskapet Åland ska det visas upp ett registreringsintyg som getts av landskapet Åland. Om det i ursprungslandet inte har förutsatts registrering av ett fordon som införts begagnat, ska en lämplig utredning om det första ibruktagandet av fordonet läggas fram.

Med avvikelse från 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket på särskilda grunder godkänna också en annan pålitlig utredning om rätten att registrera fordonet.

I fråga om ett fordon som inte har typgodkänts eller beviljats enskilt godkännande och som inte tidigare antecknats i något register i Finland eller någon annanstans eller som tidigare registrerats i utlandet eller i landskapet Åland och som till sin konstruktion och utrustning ändrats, ska det vid besiktningen utöver andra utredningar visas upp ett av fordonstillverkaren eller dennes representant utfärdat intyg över fordonets tekniskt största tillåtna totalmassa, tekniskt största tillåtna släpmassa och tekniskt största tillåtna axel- och boggimassa samt övriga utredningar som besiktningssället vid behov kräver. Ett intyg gällande massorna behöver dock inte visas upp i fråga om ett fordon som tagits i bruk före 1970.

Föreslagen lydelse

gistrering som utfärdats av en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden. I fråga om ett fordon som införts begagnat från landskapet Åland ska det visas upp ett registreringsintyg som getts av landskapet Åland. Om det i ursprungslandet inte har förutsatts registrering av ett fordon som införts begagnat, ska en lämplig utredning om det första ibruktagandet av fordonet läggas fram. *I fråga om ett fordon som registrerats i militärfordonsregistret ska en utredning om registreringen läggas fram.*

Med avvikelse från 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket på särskilda grunder godkänna också en annan pålitlig utredning om rätten att registrera fordonet.

I fråga om ett fordon som till sin konstruktion ändrats och som tidigare registrerats i utlandet eller i landskapet Åland eller inte har typgodkänts eller beviljats enskilt godkännande och som inte tidigare antecknats i något register i Finland eller någon annanstans, ska det vid registreringsbesiktningen utöver andra utredningar visas upp ett av fordonstillverkaren eller dennes representant utfärdat intyg över fordonets tekniskt största tillåtna totalmassa, tekniskt största tillåtna släpmassa och tekniskt största tillåtna axel- och boggimassa samt övriga utredningar som besiktningssället vid behov kräver. Ett intyg gällande massorna behöver dock inte visas upp i fråga om ett fordon som tagits i bruk före 1970.

I fråga om ett fordon som registrerats i militärfordonsregistret ska det vid registreringsbesiktningen utöver andra utredningar visas upp ett av fordonstillverkaren eller dennes representant utfärdat intyg över fordonets tekniskt största tillåtna totalmassa, tekniskt största tillåtna släpmassa och tekniskt största tillåtna axel- och boggimassa samt övriga utredningar som besiktningssället vid behov kräver. Ett intyg gällande massorna behöver

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

dock inte visas upp, om de uppgifter som avses ovan har förts in i registret i samband med en tidigare registrering eller om uppgifterna framgår av en i 1 mom. avsedd utredning om registrering av fordonet i militärfordonsregistret.

136 §

136 §

Innehållet i registreringsbesiktning

Innehållet i registreringsbesiktning

Begagnade fordons skick ska kontrolleras i samband med registreringsbesiktning. Fordonets skick behöver dock inte kontrolleras, om inte den som visar upp fordonet för besiktning begär det, förutsatt att

Begagnade fordons skick ska kontrolleras i samband med registreringsbesiktning. Fordonets skick behöver dock inte kontrolleras, om inte den som visar upp fordonet för besiktning begär det, förutsatt att

2) fordonet har genomgått periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland och
a) besiktningen fortfarande är giltig med beaktande av de tidsfrister som gäller för besiktningens periodicitet i Finland,

2) fordonet har genomgått periodisk besiktning i en EES-stat eller i landskapet Åland och
a) besiktningen fortfarande är giltig med beaktande av *de tidsfrister som gäller intervaller mellan periodiska besiktningar i Finland,*

c) ett intyg över den periodiska besiktningen visas upp antingen i original eller som kopia.

c) ett intyg över godkänd periodisk besiktning visas upp antingen i original eller som kopia.

I fråga om ett begagnat fordon, som i samband med registreringsbesiktningen ska genomgå granskning av fordonets skick, granskas skicket på de objekt som det har bestämts att ska granskas vid den periodiska besiktningen. Fordonets största tekniskt tillåtna och vid användning tillåtna massa, axel- och boggimassa samt släpmassor ska bestämmas vid registreringsbesiktningen. Fordonets egenmassa ska fastställas genom vägning, om det godkännande som tidigare har beviljats fordonet inte har gällt ett färdigbyggt fordon eller om andra skäl till vägning finns.

I fråga om ett begagnat fordon, som i samband med registreringsbesiktningen ska genomgå granskning av fordonets skick, granskas skicket på de objekt som det har bestämts att ska granskas vid den periodiska besiktningen. Fordonets största vid användning tillåtna massa, axel- och boggimassa samt släpmassor ska bestämmas vid registreringsbesiktningen. *Dessutom ska den av fordonstillverkaren angivna största tekniskt tillåtna massan antecknas i registret.* Fordonets egenmassa ska fastställas genom vägning, om det godkännande som tidigare har beviljats fordonet inte har gällt ett färdigbyggt eller *etappvis färdigbyggt* fordon eller om andra skäl till vägning finns.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

138 §

Registreringsbesiktningsintyg

Till den som visat upp fordonet för registreringsbesiktning ska det ges ett intyg över besiktningen. Över godkänd eller underkänd registreringsbesiktning utfärdar besiktningsförrättaren del I av registreringsbesiktningsintyget med fordonets tekniska data och del II av registreringsbesiktningsintyget som ska användas som registreringsanmälningshandling, och dessa ges till den som visat upp fordonet för besiktning.

Intyget över registreringsbesiktningen av ett fordon som ska tas i bruk första gången är giltigt i tre månader. Giltigheten upphör dock före det om typgodkännandet eller det enskilda godkännandet av fordonet upphör att gälla eller om fordonet inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet.

139 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning

Som bevis på överensstämmelse med kraven betraktas ett giltigt, för fordonet beviljat

Överensstämmelse med kraven kan vid registreringsbesiktning dessutom påvisas

5) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

138 §

Registreringsbesiktningsintyg

Besiktningsförrättaren ska utöver det intyg som avses i 160 § 1 mom. över godkänd eller underkänd registreringsbesiktning utfärda del I av registreringsbesiktningsintyget med fordonets tekniska data och del II av registreringsbesiktningsintyget som ska användas som registreringsanmälningshandling, och dessa ges till den som visat upp fordonet för besiktning.

Registreringsbesiktningsintyget för ett fordon som ska tas i bruk första gången är giltigt i tre månader. Giltigheten upphör dock före det om typgodkännandet eller det enskilda godkännandet av fordonet upphör att gälla eller om fordonet inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet.

139 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning

Som bevis på överensstämmelse med kraven betraktas ett giltigt, för fordonet beviljat

4 a) enskilt godkännande som beviljats i en annan EES-stat och som erkänts i Finland,

Överensstämmelse med kraven kan vid registreringsbesiktning dessutom påvisas

5) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den *utsedda* tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

Gällande lydelse

- a) i de fall som avses i 1–4 punkten, eller
b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

140 §

Överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning av fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller utlandet

Vid registreringsbesiktning av tidigare registrerade fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller från utlandet anses följande visa att fordonet överensstämmer med kraven:

- 1) ett intyg över överensstämmelse,
- 2) för ett fordon som förts in från landskapet Åland eller från en EES-stat och som beviljats EU- eller EG-typgodkännande, fordonets typgodkännandenummer och registreringsintyg från det land där det tidigare registrerats, dock inte ett tillfälligt registreringsintyg; för ett EU- eller EG-typgodkänt fordon kan intyg över överensstämmelse förutsättas endast om fordonet inte kan identifieras på grundval av ett registreringsintyg som beviljats fordonet i en annan EES-stat och intyget inte motsvarar kraven i rådets direktiv 1999/37/EU om registreringsbevis för fordon,
- 3) för enstaka fordon som förts in från landskapet Åland eller från en EES-stat och som tidigare registrerats, registreringsintyget från det land där fordonet tidigare registrerats, dock inte ett tillfälligt registreringsintyg, samt annan utredning om överensstämmelse till den del överensstämmelsen inte framgår av registreringsintyget; påvisande av överensstämmelse genom separata tester, kontroller och intyg kan förutsättas endast till den del som överensstämmelsen inte framgår av fordonets tidigare registreringsintyg eller av de redogörelser för de kontroller och tester som

Föreslagen lydelse

- a) i de fall som avses i 1–4 punkten, eller
b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

140 §

Överensstämmelse med kraven vid registreringsbesiktning av fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller utlandet

Vid registreringsbesiktning av tidigare registrerade fordon som förts in begagnade från landskapet Åland eller från utlandet anses följande visa fordonets överensstämmelse med kraven:

- 1) ett intyg över överensstämmelse,
- 2) för ett fordon som förts in från landskapet Åland eller från en EES-stat och som beviljats EU- eller EG-typgodkännande, fordonets typgodkännandenummer och registreringsintyg från det land där det tidigare registrerats, dock inte ett tillfälligt registreringsintyg; för ett EU- eller EG-typgodkänt fordon kan intyg över överensstämmelse förutsättas endast om fordonet inte kan identifieras på grundval av ett registreringsintyg som beviljats fordonet i en annan EES-stat och intyget inte motsvarar kraven i rådets direktiv 1999/37/EU om registreringsbevis för fordon,
- 3) för enstaka fordon som förts in från landskapet Åland eller från en EES-stat och som tidigare registrerats, registreringsintyget från det land där fordonet tidigare registrerats, dock inte ett tillfälligt registreringsintyg, samt annan utredning om överensstämmelse till den del överensstämmelsen inte framgår av registreringsintyget; påvisande av överensstämmelse genom separata tester, kontroller och intyg kan förutsättas endast till den del som överensstämmelsen inte framgår av fordonets tidigare registreringsintyg eller av de redogörelser för de kontroller och tester

Gällande lydelse

gjorts som en förutsättning för tidigare registrering av fordonet och som har sänts till den som utför besiktningen.

142 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid registreringsbesiktning

Ett fordon godkänns första gången för trafik i Finland i samband med registreringsbesiktning i fråga om överensstämmelse med kraven, om fordonet uppfyller de tekniska krav som gällde för det vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Ett fordon som registrerats i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland och som begagnat förts in i landet ska i fråga om överensstämmelse med kraven godkännas i samband med registreringsbesiktning också om det visas att fordonet uppfyller sådana tekniska krav som tillämpas i det tidigare registreringslandet och som motsvarar åtminstone de tekniska krav som tillämpas i Finland.

Om fordonet inte godkänns vid registreringsbesiktningen ska det underkännas.

143 §

Ändringsbesiktningsskyldighet

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn ska innan det används i trafik godkännas vid ändringsbesiktning, om

1) fordonets konstruktion har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets säkerhet eller utsläpp,

Föreslagen lydelse

som gjorts som en förutsättning för tidigare registrering av fordonet och som har sänts till den som utför besiktningen.

142 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid registreringsbesiktning

Ett fordon godkänns första gången för trafik i Finland i samband med registreringsbesiktning i fråga om överensstämmelse med kraven, om fordonet uppfyller de tekniska krav som gällde för det vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter. Ett fordon som registrerats i någon annan EES-stat eller i landskapet Åland och som begagnat förts in i landet ska i fråga om överensstämmelse med kraven godkännas i samband med registreringsbesiktning också om det visas att fordonet uppfyller sådana tekniska krav som gällde i det tidigare registreringslandet vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter och som motsvarar åtminstone de tekniska krav som gällde i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet eller därefter.

Om fordonet inte godkänns vid registreringsbesiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

143 §

Ändringsbesiktningsskyldighet

Ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn ska innan det används i trafik godkännas vid ändringsbesiktning, om

1) *fordonet* har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets säkerhet eller utsläpp,

Gällande lydelse

2) fordonets konstruktion eller användningssyfte har ändrats och ändringen har väsentlig inverkan på de uppgifter som antecknas i registret,

3) fordonets konstruktion eller användningssyfte har ändrats så att ändringen påverkar den skatt som gäller fordonet eller inverkar väsentligt på de lagstadgade avgifter som gäller fordonet,

4) fordonet har ändrats så att dess kategori har ändrats,

5) minst 25 procent av delarna i ett fordon som tagits i bruk tidigast 1960 har bytts ut efter den första registreringen.

Ändringsbesiktningsskyldigheten gäller inte

2) ett fordon som vid registreringsbesiktningen har genomgått de kontroller som avses i 1 mom.,

7) ett fordon som temporärt ändras till specialtransportfordon genom att axelkonstruktionen ändras eller antalet axlar ökas; ett sådant fordon ska med alla sina alternativa konstruktioner uppfylla de krav som gäller det fordonet och uppgift om möjligheten att ändra fordonet och villkoren för ändring ska ha antecknats i registret så att man i första hand använder sig av uppgifter enligt de största tillåtna massorna,

8) byte av förbrukningsdelar när den procentuella andel som nämns i 1 mom. 5 punkten redan har överskridits.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda ändringar som förutsätter ändringsbesiktning samt om sådana smärre ändringar som inte förutsätter ändringsbesiktning.

144 §

Föreslagen lydelse

2) *fordonet* eller dess användningssyfte har ändrats och ändringen har väsentlig inverkan på de uppgifter som antecknas i registret,

3) *fordonet* eller dess användningssyfte har ändrats så att ändringen påverkar den skatt som gäller fordonet eller inverkar väsentligt på de lagstadgade avgifter som gäller fordonet,

4) fordonet har ändrats så att dess kategori har ändrats,

5) minst 25 procent av *andra delar än förbrukningsdelarna* i ett fordon som tagits i bruk tidigast 1960 har bytts ut efter den första registreringen.

Ändringsbesiktningsskyldigheten gäller inte

2) ett fordon som vid registreringsbesiktningen har genomgått de kontroller som avses i 145 § 1 mom.,

7) ett fordon som temporärt ändras till specialtransportfordon genom att axelkonstruktionen ändras eller antalet axlar ökas; ett sådant fordon ska med alla sina alternativa konstruktioner uppfylla de krav som gäller det fordonet och uppgift om *förutsättningarna för att ändra fordonet* och villkoren för ändring ska ha antecknats i registret så att man i första hand använder sig av uppgifter enligt de största tillåtna massorna,

8) *ett fordon som ändras temporärt för att användas med provnummerskyltar på det sätt som avses i 116 § 4 mom. 1 punkten.*

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda ändringar som förutsätter ändringsbesiktning samt om de i 2 mom. *avsedda ändringar* och smärre ändringar som inte förutsätter ändringsbesiktning.

144 §

Gällande lydelse

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning

Systems, komponenters, separata tekniska enheters, delars och utrustnings överensstämmelse med kraven kan vid ändringsbesiktning påvisas

1) genom ett av den som ansöker om godkännande inlämnat intyg över EU-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget, eller

6) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig

b) när en utredning som avses i 7 punkten inte kan inhämtas till skäligen kostnader och lämnandet av utredningen inte anses förutsätta sådan kompetens som krävs av de tekniska tjänster som avses i 7 punkten,

7) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den tekniska tjänst som anmälts av en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

a) i de fall som avses i 3–6 punkten, eller

b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

145 §

Bestämmelser som tillämpas på ändringsbesiktning

När det gäller ändringsbesiktning iakttas dessutom vad som i detta kapitel och i bestämmelser som utfärdats med stöd av det föreskrivs om registreringsbesiktning.

Föreslagen lydelse

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid ändringsbesiktning

Systems, komponenters, separata tekniska enheters, delars och utrustnings överensstämmelse med kraven kan vid ändringsbesiktning påvisas

1) genom ett av den som ansöker om godkännande inlämnat intyg över EU- eller EG-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller en godkännandemärkning som påvisar ett godkännande enligt intyget, eller

6) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för en godkänd sakkunnig

b) när en utredning som avses i 7 punkten inte kan inhämtas till skäligen kostnader och lämnandet av utredningen inte anses förutsätta sådan kompetens som krävs för de tekniska tjänster som avses i 7 punkten,

7) på basis av en utredning som motsvarar kompetensområdet för den *utsedda* tekniska tjänsten i en EES-stat eller en stat som tillämpar E-reglementet

a) i de fall som avses i 3–6 punkten, eller

b) när inget typgodkännande och inte de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en utsedd teknisk tjänst krävs.

145 §

Innehållet i ändringsbesiktning

Vid ändringsbesiktning ska följande kontrolleras:

- 1) identifieringsuppgifter för fordonet,*
- 2) fordonets överensstämmelse med bestämmelser och föreskrifter i fråga om den ändring som föranlett ändringsbesiktningsskyldigheten och ändringar i anslutning till den ändringen,*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3) att ändringen av fordonet genomförts på behörigt sätt,
4) ändringens inverkan på stamfordonets procentuella andel,
5) fordonet i fråga om sådana i 154 § 1 mom. avsedda fel eller brister som hänför sig till ändringen av fordonet.
Om det vid ändringsbesiktningen misstänks att det inom något annat kontrollområde i fordonet än de som avses i 1 mom. finns sådana fel eller brister på grund av vilka fordonet borde beläggas med körförbud med stöd av 157 § 1 mom., ska även ett sådant kontrollområde kontrolleras vid ändringsbesiktningen.
Om det i samband med kontrollen observeras någon annan ändring som avses i 143 § och som förutsätter att fordonet visas upp för ändringsbesiktning, ska uppgift om detta antecknas i registret, om inte fordonet samtidigt visas upp för ändringsbesiktning i fråga om den observerade i 143 § avsedda ändringen. Närmare bestämmelser om innehållet i ändringsbesiktningar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(145 a § fogas)

145 a §

Registrering av uppgifter om ändringsbesiktning

Besiktningstillståndet ska i registret anteckna de uppgifter från den godkända ändringsbesiktningen som gäller ändringen och som tjänar besiktningen och tillsynen över denna samt ändringen av stamfordonets procentuella andel.
Närmare bestämmelser om i registreringen av de uppgifter som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(145 b § fogas)

145 b §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*Godkännande eller underkännande av fordon
vid ändringsbesiktning*

Ett fordon ska godkännas vid ändringsbesiktning, om fordonet har kontrollerats i enlighet med 145 §, fordonet uppfyller kraven i fråga om de ändringar som gjorts i fordonet, de ändringar som gjorts i fordonet har utförts på behörigt sätt och det vid kontrollen inte har konstaterats sådana fel eller brister som avses i 145 § 2 mom.

Om fordonet inte godkänns vid besiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

147 §

147 §

Innehållet i kopplingsbesiktning

Innehållet i kopplingsbesiktning

Vid kopplingsbesiktning kontrolleras det att bilen och släpvagnen eller släpvagnarna lämpligen kan kopplas till varandra. Vid kopplingsbesiktning av släpanordning behöver dock inte dragfordonet visas upp. Dessutom ska vid kopplingsbesiktning

Vid kopplingsbesiktning kontrolleras det att bilen och släpvagnen eller släpvagnarna lämpligen kan kopplas till varandra. Vid kopplingsbesiktning av släpanordning behöver dock inte dragfordonet visas upp. Dessutom ska vid kopplingsbesiktning

3) den största tillåtna massan för kombinationen och dess fördelning mellan fordonen bestämmas.

3) de största tillåtna *måtten och* den största tillåtna massan för kombinationen samt massans fördelning mellan fordonen bestämmas.

(147 a § fogas)

147 a §

*Godkännande eller underkännande av fordon
vid kopplingsbesiktning*

På kopplingsbesiktning tillämpas 147, 152, 152 a och 153–155 §, 156 § 1–4 mom. och 6 mom. samt 158 §.

Om fordonet inte godkänns vid besiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

Gällande lydelse

148 §

Skyldighet att genomgå periodisk besiktning

Fordon i kategorierna M, N, O₂, O₃, O₄, L6e och L7e samt sådana fordon i kategori T1b, T2b och T3b som används i tillståndspliktig godstrafik ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets trafikduglighet. Skyldigheten att genomgå periodisk besiktning gäller också tidigare fordonskategorier som motsvarar de nämnda fordonskategorierna.

Skyldigheten att genomgå periodisk besiktning gäller dock inte släpanordningar.

149 §

Intervaller mellan periodiska besiktningar

Fordon som omfattas av skyldigheten att genomgå periodisk besiktning ska föras till periodisk besiktning som följer:

1) bussar och lastbilar (kategori M₂, M₃, N₂ eller N₃), släpvagnar i kategori O₃ eller O₄ samt ambulanser första gången senast ett år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning,

2) sådana personbilar (kategori M₁), paketbilar (kategori N₁), lätta fyrhjulingar (kategori L6e) och tunga fyrhjulingar (kategori L7e) som används för taxitrafik senast ett år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning; om det har förflutit mer än ett år mellan den dag fordonet togs i bruk och inledandet av taxitrafik, ska fordonet dock godkännas vid periodisk besiktning innan taxitrafiken inleds,

3) traktorer i kategori T1b, T2b eller T3b som används i tillståndspliktig godstrafik första gången senast fyra år efter den dag då

Föreslagen lydelse

148 §

Skyldighet att genomgå periodisk besiktning

Fordon i kategorierna M, N, O₂, O₃, O₄, L6e och L7e samt sådana fordon i kategori T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b och T4.3b som används i tillståndspliktig godstrafik ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets trafikduglighet. Skyldigheten att genomgå periodisk besiktning gäller också tidigare fordonskategorier som motsvarar de nämnda fordonskategorierna.

Skyldigheten att genomgå periodisk besiktning gäller dock inte släpanordningar.

149 §

Intervaller mellan periodiska besiktningar

Fordon som omfattas av skyldigheten att genomgå periodisk besiktning ska, *med de undantag som anges i 150 § 2 och 3 mom.*, föras till periodisk besiktning som följer:

1) bussar i kategori M₂ eller M₃, lastbilar i kategori N₂ eller N₃ och släpvagnar i kategori O₃ eller O₄ samt ambulanser första gången senast ett år efter *tidpunkten för det första ibruktagandet* av fordonet och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning,

2) sådana personbilar i kategori M₁, paketbilar i kategori N₁, lätta fyrhjulingar i kategori L6e och tunga fyrhjulingar kategori L7e som används för taxitrafik senast ett år efter *tidpunkten för det första ibruktagandet* av fordonet och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning; om det har förflutit mer än ett år mellan tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och inledandet av taxitrafik, ska fordonet dock godkännas vid periodisk besiktning innan taxitrafiken inleds,

3) traktorer i kategori T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b eller T4.3b som används i tillståndspliktig godstrafik första gången senast fyra år

Gällande lydelse

fordonet togs i bruk och därefter senast två år efter senaste besiktning,

4) andra än i 2 punkten avsedda personbilar och andra fordon i kategori M₁ än ambulanser, paketbilar (kategori N₁) och tunga fyrhjulingar (kategori L7e) första gången senast fyra år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter senast två år efter senaste besiktning; när mer än tio år förflutit sedan den dag då fordonet togs i bruk dock senast ett år efter senaste besiktning,

5) andra än i 2 punkten avsedda lätta fyrhjulingar (kategori L6e) första gången senast tre år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter senast två år efter senaste besiktning; när mer än fem år förflutit sedan den dag då fordonet togs i bruk dock senast ett år efter senaste besiktning,

6) släpvagnar i kategori O₂ första gången senast före utgången av det kalenderår då två år har förflutit sedan den dag då fordonet togs i bruk och därefter med två års mellanrum före kalenderårets utgång,

7) andra museifordon än sådana som används i tillståndspliktig trafik, med avvikelse från vad som föreskrivs ovan senast när fyra år förflutit efter senaste besiktning.

Ett sådant i 1, 4 och 5 punkten avsett motor drivet fordon som används i annan trafik än tillståndspliktig trafik ska dock genomgå periodisk besiktning senast två år efter senaste besiktning, om senaste besiktning har utförts efter det att 40 år har förflutit från utgången av det år då fordonet togs i bruk.

En registreringsbesiktning som innefattat granskning av skicket på de kontrollområden som ska granskas vid den periodiska besiktningen eller vid vilken det har konstaterats att en motsvarande granskning har utförts i en EES-stat berättigar till att använda fordonet i trafik före den i 1 mom. föreskrivna sista besiktningssdag som följer på granskningen av fordonets skick.

Föreslagen lydelse

efter *tidpunkten för det första ibruktagandet* av fordonet och därefter senast två år efter senaste besiktning,

4) andra än i 2 punkten avsedda personbilar och andra fordon i kategori M₁ än ambulanser, paketbilar i kategori N₁ och tunga fyrhjulingar i kategori L7e första gången senast fyra år efter *tidpunkten för det första ibruktagandet* av fordonet och därefter senast två år efter senaste besiktning; när mer än tio år förflutit sedan *tidpunkten för det första ibruktagandet* dock senast ett år efter senaste besiktning,

5) andra än i 2 punkten avsedda lätta fyrhjulingar i kategori L6e första gången senast tre år *efter tidpunkten för det första ibruktagandet* av fordonet och därefter senast två år efter senaste besiktning; när mer än fem år förflutit sedan *tidpunkten för det första ibruktagandet* dock senast ett år efter senaste besiktning,

6) släpvagnar i kategori O₂ första gången senast före utgången av det kalenderår då två år har förflutit sedan *tidpunkten för det första ibruktagandet* och därefter med två års mellanrum före kalenderårets utgång,

7) andra museifordon än sådana som används i tillståndspliktig trafik, med avvikelse från vad som föreskrivs ovan senast när fyra år förflutit efter senaste besiktning.

Ett sådant i 1, 4 och 5 punkten avsett motor drivet fordon som används i annan trafik än tillståndspliktig trafik ska dock genomgå periodisk besiktning senast två år efter senaste besiktning, *med de undantag som föreskrivs i 150 § 2 och 3 mom.*, om senaste besiktning har utförts efter det att 40 år har förflutit från utgången av det år då fordonet togs i bruk.

En registreringsbesiktning som innefattat granskning av skicket på de kontrollområden som ska granskas vid den periodiska besiktningen eller vid vilken det har konstaterats att en motsvarande granskning har utförts i en EES-stat berättigar till att använda fordonet i trafik före den i 1 *eller* 2 mom. föreskrivna

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

sista besiktningdag som följer på granskningen av fordonets skick.

150 §

150 §

Tidpunkt för periodisk besiktning

Tidpunkt för periodisk besiktning

Om ett påställt fordon tillfälligt har varit utomlands under den tidsperiod på 30 dagar som avses i 2 mom. och om ett intyg eller annan tillförlitlig utredning om att fordonet varit utomlands medförs under körning, kan fordonet emellertid föras till periodisk besiktning inom en månad från det att fordonet infördes till Finland.

Om ett påställt fordon tillfälligt har varit utomlands under den tidsperiod på 30 dagar som avses i 2 mom. och om ett intyg eller annan tillförlitlig utredning om att fordonet varit utomlands medförs under körning, ska fordonet emellertid föras till periodisk besiktning inom en månad från det att fordonet infördes till Finland.

Om den dag fordonet tagits i bruk inte antecknats i registreringsintyget, ska fordonet besiktas före utgången av den månad som anges av registreringstecknets sista siffra enligt följande tabell:

Om *tidpunkten för det första ibruktaganden* inte antecknats i registreringsintyget, ska fordonet besiktas *i enlighet med 149 § 1 och 2 mom.* före utgången av den månad som anges av registreringstecknets sista siffra enligt följande tabell:

| Nummer | Kalendermånad |
|--------|---------------|
| 1 | januari |
| 2 | februari |
| 3 | mars |
| 4 | april |
| 5 | juni |
| 6 | augusti |
| 7 | september |
| 8 | oktober |
| 9 | november |
| 0 | december |

| Nummer | Kalendermånad |
|--------|---------------|
| 1 | januari |
| 2 | februari |
| 3 | mars |
| 4 | april |
| 5 | juni |
| 6 | augusti |
| 7 | september |
| 8 | oktober |
| 9 | november |
| 0 | december |

151 §

151 §

Förbud att använda fordon som inte genomgått periodisk besiktning

Förbud att använda fordon som inte genomgått periodisk besiktning

Ett fordon som belagts med användningsförbud eller körförbud får dock användas i tra-

Gällande lydelse

Ett fordon får dock användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för, om inte något annat följer av 156 § 5 mom. eller 159 §.

(152 a § fogas)

153 §

Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning

Om ett fordon har belagts med användningsförbud av den orsaken att betalningen av skatter eller avgifter för fordonet har försumrats eller att försäkringsplikten enligt trafikförsäkringslagen (460/2016) har försumrats eller om betalningen av trafikförsäkringspremien försumrats för ett fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikt, får periodisk besiktning eller efterkontroll av fordonet inte slutföras. Trots försummad betalning av trafikförsäkringspremie får periodisk besiktning dock slutföras, om det skett ett byte av försäkringstagare eller om en domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldsanering för den som inte betalat premien.

Föreslagen lydelse

fik när fordonet förs till besiktning som det reserverats tid för, om inte något annat följer av 156 § 4 mom. eller 159 §.

152 a §

Insamling av förbrukningsuppgifter i samband med periodisk besiktning

I samband med periodisk besiktning samlas i fråga om fordonet in uppgifter från verklig körning i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.

Transport- och kommunikationsverket lämnar uppgifterna till kommissionen.

153 §

Justering av vissa skatter och avgifter vid besiktning

Någon annan besiktning än registreringsbesiktning eller efterkontroll av fordonet får inte slutföras, om ett fordon har belagts med användningsförbud av den orsaken att

1) *betalningen av skatter eller avgifter för fordonet har försumrats,*

2) *försäkringsplikten enligt trafikförsäkringslagen (460/2016) har försumrats, eller*

3) *betalningen av trafikförsäkringspremien försumrats för ett fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikt.*

Trots försummad betalning av trafikförsäkringspremie får besiktning dock slutföras, om det skett ett byte av försäkringstagare eller

Gällande lydelse

Besiktningförrättaren är vid utförande av periodisk besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om försummelse av försäkringspremier för det fordon som besiktas. Försäkringspremierna ska oberoende av anteckningen anses vara betalda, om fordonets ägare eller innehavare visar upp ett verifikat eller lägger fram annan tillförlitlig utredning över betalning av premierna.

Särskilda bestämmelser gäller för verkningarna på användningsförbud till följd av saneringsförfarande eller skuldsanering för den som försummat att betala skatter och för användningsförbud till följd av försummad betalning av skatter och avgifter för ett fordon.

155 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning

Ett fordon ska godkännas vid periodisk besiktning, om det inte vid besiktningen har upptäckts sådana allvarliga fel eller brister eller farliga fel eller brister som avses i 154 § eller sådana fel eller brister som förutsätter ändringsbesiktning. Om fordonet inte godkänns vid den periodiska besiktningen, ska det underkännas.

156 §

Avbrytande av periodisk besiktning

En periodisk besiktning ska avbrytas, om fordonet inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt.

Föreslagen lydelse

om en domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldsanering för den som inte betalat premien.

Besiktningförrättaren är vid utförande av besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om försummelse av försäkringspremier för det fordon som besiktas. Försäkringspremierna ska oberoende av anteckningen anses vara betalda, om fordonets ägare eller innehavare visar upp ett verifikat eller lägger fram annan tillförlitlig utredning över betalning av premierna.

155 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning

Ett fordon ska godkännas vid periodisk besiktning, om det inte vid besiktningen har upptäckts sådana allvarliga fel eller brister eller farliga fel eller brister som avses i 154 § *och det inte har gjorts sådana ändringar i fordonet som kräver ändringsbesiktning*. Om fordonet inte godkänns vid den periodiska besiktningen *och besiktningen inte avbryts*, ska fordonet underkännas.

156 §

Avbrytande av besiktning

En besiktning ska avbrytas, om fordonet inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. En periodisk besiktning ska dessutom avbrytas, om

Gällande lydelse

En periodisk besiktning ska avbrytas, om det framgår att fordonet ska föras till ändringsbesiktning. Fordonet ska då föras till ändringsbesiktning inom en månad från det att den periodiska besiktningen avbröts.

Den periodiska besiktningen ska avbrytas, om fordonets tekniska uppgifter är felaktiga. Utan att besiktningen avbryts får vid den periodiska besiktningen dock ett mindre fel i fordonets registeruppgifter rättas till samt sådana uppgifter som inte förutsätter ändringsbesiktning korrigeras.

Den periodiska besiktningen ska avbrytas, om förbindelsen till registret inte är tillgänglig eller om besiktningen inte kan slutföras på grund av vädret eller motsvarande omständigheter eller av andra orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning och det inte finns tillräckliga grunder för att underkänna besiktningen eller belägga fordonet med körförbud.

Om besiktningen av ett fordon måste avbrytas av i 1 eller 4 mom. avsedda orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning, får fordonet med avvikelse från 151 § 1 mom. användas i trafik högst två veckor efter utgången av den i 149 och 150 § föreskrivna besiktningstiden.

En avbruten periodisk besiktning eller efterkontroll får slutföras senast inom en månad från det att den periodiska besiktningen avbröts.

157 §

Meddelande av körförbud vid besiktning

Körförbud som meddelats vid en *periodisk* besiktning anges med ett klistermärke som

Föreslagen lydelse

det framgår att fordonet ska föras till ändringsbesiktning. Fordonet ska då föras till ändringsbesiktning inom en månad från det att den periodiska besiktningen avbröts. Den periodiska besiktningen ska dessutom avbrytas, om fordonets tekniska uppgifter är felaktiga.

Utän att den periodiska besiktningen avbryts får dock ett mindre fel i fordonets registeruppgifter rättas till samt sådana uppgifter som inte förutsätter ändringsbesiktning korrigeras.

Om förbindelsen till registret inte är tillgänglig eller om besiktningen inte kan slutföras på grund av vädret eller föret, eller av andra orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning och det inte finns tillräckliga grunder för att underkänna besiktningen eller belägga fordonet med körförbud, ska besiktningen avbrytas.

Om besiktningen av ett fordon måste avbrytas av i 1 eller 3 mom. avsedda orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning, får fordonet användas i trafik högst två veckor, om fordonet inte har belagts med körförbud. Om emellertid den periodiska besiktningen av ett fordon måste avbrytas av i 1 eller 3 mom. avsedda orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning, får fordonet med avvikelse från 151 § 1 mom. användas i trafik högst två veckor efter utgången av den i 149 och 150 § föreskrivna besiktningstiden.

En avbruten besiktning får senast slutföras inom en månad från det att besiktningen avbröts.

157 §

Meddelande av körförbud vid besiktning

Körförbud som meddelats vid en besiktning anges med ett klistermärke som den som

Gällande lydelse

den som besiktat fordonet fäster på ett synligt ställe på fordonet. Klistermärket får inte tas bort eller täckas innan fordonet har godkänts vid en *periodisk* besiktning eller innan ett körförbud som enligt 2 mom. har meddelats på grund av betydande olägenhet för miljön har upphävts vid en besiktning.

158 §

Avhjälpan av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning

Fordonet får inte användas i trafik, om de fel och brister som ligger till grund för att fordonet har underkänts vid den periodiska besiktningen inte har avhjälpats och fordonet inte har godkänts vid besiktning inom den besiktningstid som anges i 149 eller 150 §.

159 §

Rätten att använda ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning

Om ett fordon som förs till besiktning under den besiktningstid som anges i 149 eller 150 § underkänns vid den periodiska besiktningen utan att det beläggs med körförbud, får fordonet användas i trafik i högst två månader från det att det underkändes. *De fel och brister i fordonet som ligger till grund för underkännandet ska dock avhjälpas så snart som möjligt.* Om fordonet under den ovannämnda perioden inte godkänns vid en efterkontroll eller en periodisk besiktning, får fordonet användas i trafik endast när det reparerade fordonet förs till besiktning vid en tid som särskilt reserverats för det.

Trots vad som föreskrivs i 158 § 3 mom. får besiktningstillståndet i fråga om ett fordon som belagts med körförbud vid den periodiska besiktningen eller ett fordon som underkänts vid

Föreslagen lydelse

besiktat fordonet fäster på ett synligt ställe på fordonet. Klistermärket får inte tas bort eller täckas innan fordonet har godkänts vid en besiktning eller innan ett körförbud som har meddelats på grund av betydande olägenhet för miljön har upphävts vid en besiktning.

(upphävs)

159 §

Rätten att använda ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning

Om ett fordon som förs till besiktning under den besiktningstid som anges i 149 eller 150 § underkänns vid den periodiska besiktningen utan att det beläggs med körförbud, får fordonet användas i trafik i högst två månader från det att det underkändes. Om fordonet under den ovannämnda perioden inte godkänns vid en efterkontroll eller en periodisk besiktning, får fordonet användas i trafik endast när det reparerade fordonet förs till besiktning vid en tid som särskilt reserverats för det.

Trots vad som föreskrivs i 158 § 3 mom. får besiktningstillståndet i fråga om ett fordon som belagts med körförbud vid den periodiska besiktningen eller ett fordon som underkänts vid

Gällande lydelse

besiktningen efter den besiktningstid som avses i 149 eller 150 § utfärda ett intyg som berättigar till att föra fordonet till närmaste ställe där det kan repareras på ett ändamålsenligt sätt och att därefter föra det till ny besiktning. I intyget ska det nämnas vart och hur fordonet får föras samt för hur lång tid intyget är i kraft.

160 §

Besiktningssintyg

Besiktaren ska utfärda ett intyg över den periodiska besiktningen av vilket framgår resultatet av besiktningen, tidpunkten för följande periodiska besiktning och uppgift om en eventuell skyldighet enligt 158 § att avhjälpa fel och brister så snart som möjligt eller inom en skälig tid. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om intygets innehåll.

Ett giltigt intyg över periodisk besiktning av ett fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland eller bevis som avses i artikel 10 i besiktningdirektivet gäller i Finland.

Föreslagen lydelse

besiktningen efter den besiktningstid som avses i 149 eller 150 § utfärda ett intyg som berättigar till att föra fordonet till närmaste ställe där det kan repareras på ett ändamålsenligt sätt. I intyget ska det nämnas vart och hur fordonet får föras samt för hur lång tid intyget är i kraft. *Intyget får vara i kraft högst till utgången av det dygn som följer på den tidpunkt då intyget utfärdades.*

160 §

Intyg över besiktning

Besiktaren ska ge den som visat upp fordonet för besiktning ett kontrollkort, av vilket åtminstone framgår

1) uppgift om anledningen till att fordonet visats upp för besiktning,

2) fordonets identifieringsnummer eller registreringstecken,

3) uppgift om de brister som upptäckts i fordonet och klassificeringen av dem,

4) tidpunkten för besiktningen och resultatet av den,

5) i fråga om underkänd besiktning uppgift om när en efterkontroll senast ska utföras,

6) besiktningställets namn, besiktarens underskrift eller någon annan identifieringsuppgift,

7) uppgift om en eventuell skyldighet enligt 158 § att avhjälpa fel och brister så snart som möjligt eller inom en skälig tid,

8) uppgift om hur omprövning av ett besiktningsslut får begäras.

Över den periodiska besiktningen ska dock den som visat upp fordonet för besiktning, med avvikelse från 1 mom., ges ett besiktningssintyg, i vilket antecknas de uppgifter som avses i bilaga II till besiktningdirektivet och uppgifter som kompletterar direktivet samt uppgift om en eventuell skyldighet enligt

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

158 § att avhjälpa fel och brister så snart som möjligt eller inom en skälig tid.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i det besiktningsintyg som avses i 2 mom.

Ett giltigt intyg över periodisk besiktning av ett fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland eller bevis som avses i artikel 10 i besiktningsdirektivet gäller i Finland.

Om inte något annat föreskrivs i eller med stöd av denna lag eller genom lagen om transportservice, ska del I av registreringsintyget dock i samband med en ändringsbesiktning på begäran ges den som visat upp fordonet för besiktning.

161 §

Anmälan av uppgifter om periodisk besiktning till och anteckning av uppgifterna i registret

I fråga om periodisk besiktning av ett fordon ska besiktningsstället i registret föra in uppgifter om godkännande och underkännande, meddelande av körförbud, förordnande om ändringsbesiktning och avbrytande av periodisk besiktning samt om vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen.

161 §

Anmälan av uppgifter om periodisk besiktning till och anteckning av uppgifterna i registret

I fråga om periodisk besiktning av ett fordon ska besiktningsstället i registret föra in uppgifter om godkännande och underkännande, meddelande av körförbud, förordnande om ändringsbesiktning och avbrytande av periodisk besiktning samt om vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen. *Dessutom ska besiktningsstället i registret föra in de uppgifter som avses i 152 a § samt uppgift om antalet bilar i fråga om vilka uppgifterna inte har kunnat samlas in på grund av att den som fört fordonet till besiktning vägrat lämna uppgifterna eller av någon annan orsak.*

162 §

Efterkontroll

162 §

Efterkontroll av besiktning

Gällande lydelse

Ett fordon som har underkänts vid besiktning kan godkännas vid en efterkontroll. Efterkontrollen ska utföras på ett fordon som har underkänts vid besiktning inom en månad från besiktningen. Efterkontroll som utförs efter periodisk besiktning och kontrollbesiktning får utföras på vilket som helst i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet avsett besiktningsställe som enligt besiktningskoncessionen har rätt att besikta fordonet i fråga. Efterkontroll som utförs efter registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning ska utföras på det besiktningsställe där fordonet har underkänts vid besiktningen.

164 §

Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar

På registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning tillämpas 153, 156–158 och 162 §. Registreringsbesiktning får dock utföras trots vad som föreskrivs i 153 §. På klassificeringen av fel och brister som upptäckts vid ändrings- och kopplingsbesiktning samt på godkännande och underkännande av fordon vid ändrings- och kopplingsbesiktning tillämpas vad som i 154 och 155 § föreskrivs om klassificering, godkännande och underkännande vid periodisk besiktning.

166 §

Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter

Fordonsförare är skyldiga att tillåta att tekniska vägkontroller utförs.

Föreslagen lydelse

Ett fordon som har underkänts vid besiktning kan godkännas vid en efterkontroll *senast inom en månad från det att fordonet underkändes vid besiktningen*. Periodisk besiktning eller kontrollbesiktning som avbrutits och efterkontroll i fråga om periodisk besiktning eller kontrollbesiktning får utföras på vilket som helst i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet avsett besiktningsställe som enligt besiktningskoncessionen har rätt att besikta fordonet i fråga. *Registrerings-, ändrings- eller kopplingsbesiktning som avbrutits ska utföras på det besiktningsställe där besiktningen har avbrutits*. Efterkontroll i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning ska utföras på det besiktningsställe där fordonet har underkänts vid besiktningen.

(upphävs)

166 §

Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter

Tekniska vägkontroller ska tillåtas. För utförande av tekniska vägkontroller

Gällande lydelse

För utförande av tekniska vägkontroller

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

189 §

Påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer

En ekonomisk aktör kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om aktören uppsåtligen eller av oaktsamhet

6) ändrar ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning så att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen inte längre uppfyller kraven för deras angivna användningsändamål eller de krav som följer av rimligen förutsebara användningsförhållanden,

194 §

Fordonsförseelse

Den som i egenskap av ansvarig för fordonsnets skick, registrering eller besiktning enligt 12 § uppsåtligen eller av oaktsamhet

13) bryter mot de förbud att manipulera system där förbrukningsbart reagens används

Föreslagen lydelse

1) ska för en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt för den som utför besiktningar och deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen uppvisas ett skriftligt eller elektroniskt intyg över att fordonet är registrerat, ett i 160 § 2 mom. avsett besiktningsintyg eller någon annan handling som påvisar överensstämmelse med kraven,

189 §

Påföljdsavgift som påförs ekonomiska aktörer

En ekonomisk aktör kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om aktören uppsåtligen eller av oaktsamhet

6) ändrar ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller utrustning så att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen inte längre uppfyller kraven för deras angivna användningsändamål eller de krav som följer av rimligen förutsebara användningsförhållanden, eller bryter mot förbudet enligt 6 a § mot försäljning och montering av system för utsläppsmanipulation.

194 §

Fordonsförseelse

Den som i egenskap av ansvarig för fordonsnets skick, registrering eller besiktning enligt 12 § uppsåtligen eller av oaktsamhet

13) kör ett fordon utan förbrukningsbart reagens i strid med artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009

Gällande lydelse

eller att köra fordon utan förbrukningsbart reagens som föreskrivs i artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, eller

195 §

Avgift för trafikförseelse som påförs vid fordonsförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 96 § 5 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon.

En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 § 1 mom. eller 12 § 1 mom. En mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro för en förseelse som avses i detta moment.

Föreslagen lydelse

om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, eller

195 §

Avgift för trafikförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 96 § 5 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon.

En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom. En mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro för en förseelse som avses i detta moment.

Avgift för trafikförseelse kan påföras den som under den tid som fordonet framförs i trafik är ägare eller varaktig innehavare av ett fordon som avsiktligt eller av oaktsamhet har ändrats med utsläppsmanipulation på ett sätt som bryter mot förbudet enligt 7 a § 4 mom.

Om en i 3 mom. avsedd avgift för trafikförseelse påförs en fysisk person, är den

Gällande lydelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett obesiktat, oregistrerat eller avställt fordon i strid med 11 § eller 200 § 1 mom.

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången underlåtelse att enligt 83 § 1 och 2 mom. göra en anmälan av ett fordons sådana registeruppgifter som gäller något annat än användning av fordonet i trafik kan fordonets ägare eller innehavare påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av en avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen.

Avgift för trafikförseelse påförs inte för fordonsförseelse, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

198 §

Föreläggande om körförbud

Transport- och kommunikationsverket får meddela körförbud för ett fordon, om fordons konstruktion har ändrats i strid med det

Föreslagen lydelse

1) 300 euro, om fordonets totalmassa är högst 500 kilogram,

2) 1 000 euro, om fordonets totalmassa är över 500 kilogram men högst 3 500 kilogram,

3) 3 000 euro, om fordonets totalmassa är över 3 500 kilogram.

Om en i 3 mom. avsedd avgift för trafikförseelse påförs en juridisk person, är den

1) 10 000 euro, om fordonets totalmassa är högst 500 kilogram,

2) 20 000 euro, om fordonets totalmassa är över 500 kilogram men högst 3 500 kilogram,

3) 30 000 euro, om fordonets totalmassa är över 3 500 kilogram.

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett obesiktat, oregistrerat eller avställt fordon i strid med 11 § eller 200 § 1 mom.

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången underlåtelse att enligt 83 § 1 och 2 mom. göra en anmälan av ett fordons sådana registeruppgifter som gäller något annat än användning av fordonet i trafik kan fordonets ägare eller innehavare påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av en avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen.

Avgift för trafikförseelse påförs inte, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

198 §

Föreläggande om körförbud

Transport- och kommunikationsverket får meddela körförbud för ett fordon, om fordons konstruktion har ändrats i strid med det

Gällande lydelse

som föreskrivs i 7 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen.

200 §

Föreläggande om kontrollbesiktning

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts hos ett fordon kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas. Transport- och kommunikationsverket ersätter besiktningstillägget för de skäligena kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, om det vid besiktning eller teknisk vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas om en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som en polisman, tullman eller gränsbevakningsman bestämt har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning. *På kontrollbesiktning tillämpas 152, 154–160 och 162 §. Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman på grund av fordonsskada eller av andra särskilda skäl anser att det behövs en utförligare kontroll, kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.*

Ett fordon får trots 1 mom. användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för.

Föreslagen lydelse

som föreskrivs i 7 a § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen.

200 §

Föreläggande om kontrollbesiktning

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts hos ett fordon kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas. Transport- och kommunikationsverket ersätter besiktningstillägget för de skäligena kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, om det vid besiktning eller teknisk vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas om en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som en polisman, tullman eller gränsbevakningsman bestämt har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning.

Ett fordon får trots vad som föreskrivs i 1 mom. användas i trafik när fordonet förs till besiktning som det särskilt reserverats tid för.

Gällande lydelse

En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan bestämma vilka kontrollområden som ska kontrolleras vid kontrollbesiktningen. Den som har meddelat föreläggandet om kontrollbesiktning ska göra en anteckning om detta i besiktning- eller registreringsintyget eller föra in en uppgift om det i registret. I fråga om kontrollbesiktning ska besiktningstället i registret föra in de uppgifter som gäller körförbud för fordonet och vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen.

I samband med en kontrollbesiktning som utvidgas till en registreringsbesiktning ska fordonets skick kontrolleras.

Fordonet ska underkännas vid kontrollbesiktningen om fordonet inte på ett tillförlitligt sätt kan identifieras.

Kontrollbesiktningen ersätter inte den periodiska besiktningen. Om det utförs en periodisk besiktning av ett fordon som ska kontrollbesiktas, ersätter godkännandet av fordonet vid den periodiska besiktningen kontrollbesiktningen.

(200 a § fogas)

Föreslagen lydelse

200 a §

Godkännande eller underkännande av fordon vid kontrollbesiktning

På kontrollbesiktning tillämpas 152, 152 a, 153–155 §, 156 § 1–4 mom. och 6 mom. samt 157 §. Bestämmelserna i 158 § tillämpas på kontrollbesiktning, om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman inte har meddelat körförbud för fordonet.

Kontrollbesiktningen ersätter inte den periodiska besiktningen. Om det utförs en periodisk besiktning av ett fordon som ska kontrollbesiktas, ersätter godkännandet av fordonet vid den periodiska besiktningen kontrollbesiktningen.

Alla de kontrollområden som anmälts av polisen ska vara åtgärdade för att fordonet ska kunna godkännas vid besiktningen.

Gällande lydelse

(200 b § fogas)

Föreslagen lydelse

Om fordonet inte godkänns vid besiktningen och besiktningen inte avbryts, ska fordonet underkännas.

200 b §

Innehållet i kontrollbesiktning

En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan bestämma vilka kontrollområden som ska kontrolleras vid kontrollbesiktningen. Den som har meddelat föreläggandet om kontrollbesiktning kan utöver det dokument om kontrollbesiktningen som ska ges till föraren anteckna kontrollområdena i besiktningens- eller registreringsintyget eller föra in en uppgift om dem i registret. I fråga om kontrollbesiktning ska besiktningstället i registret föra in de uppgifter som gäller körförbud för fordonet och vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen.

Fordonets skick ska kontrolleras i samma utsträckning som vid periodisk besiktning, om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman inte har bestämt vilka kontrollområden som ska kontrolleras vid kontrollbesiktningen.

Fordonet ska i fråga om varje bestämt kontrollområde granskas i enlighet med 152 § eller vad som föreskrivs eller bestäms med stöd av den.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 2 och 3 mom. ska det i fråga om ett fordon som inte omfattas av skyldigheten att genomgå periodisk besiktning kontrolleras att

1) fordonets skick överensstämmer med de bestämmelser och föreskrifter som gäller för fordonet,

2) fordonet är tryggt att använda i trafik,

3) fordonet inte orsakar onödiga miljöolägenheter,

4) de uppgifter om fordonet som ska antecknas i registret är korrekta.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman på grund av fordonsskada eller av andra särskilda skäl anser att det behövs en utförligare kontroll, kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utföras så att de utredningar som krävs vid besiktningen till sin omfattning motsvarar en registreringsbesiktning. I sådana fall ska även fordonets skick kontrolleras. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

202 §

202 §

Gränsvärden för mått och massa som tillämpas vid godkännande av bilar och tillhörande släpvagnar

Gränsvärden för mått och massa som tillämpas vid godkännande av bilar och tillhörande släpvagnar

En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG kan enligt artikel 7 i direktivet godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen. En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG kan enligt artikel 6 i förordningen godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen.

En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG, kan enligt artikel 7 i direktivet godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen. En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kan enligt artikel 6 i förordningen godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen. *En bil och tillhörande släpvagn på vilka tillämpas artikel 42 eller 45 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem eller*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

artikel 6.3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna konstruktionsegenskaper och säkerhet, kan godkännas för användning i trafik enligt de mått som föreskrivs i 125 och 126 § i vägtrafiklagen samt i bilaga 7.1 och 7.2 till den lagen.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 6 a §, 7 a § 4 mom., 189 § 6 punkten och 195 § 3–5 mom. träder dock i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 22 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 22 § 3 mom., sådant det lyder i lag 317/2019, som följer:

Gällande lydelse

22 §

Krav på besiktningsställets verksamhet, lokaler och besiktningsanordningar

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningsanordningar, sådan besiktningsutrustning och sådana lokaler för besiktningsstället som lämpar sig för besiktningslaget i fråga.

Föreslagen lydelse

22 §

Krav på besiktningsställets verksamhet, lokaler och besiktningsanordningar

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningsanordningar, sådan besiktningsutrustning och sådana lokaler för besiktningsstället som lämpar sig för besiktningslaget i fråga. *Transport- och kommunikationsverket meddelar dessutom närmare föreskrifter om de anordningar som ska finnas på ett besiktningsställe som utför periodisk besiktning.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 2 § 11 punkten, 17 § 3 mom. och 231 § 3 mom., sådana de lyder, 2 § 11 punkten i lag 1256/2020, 17 § 3 mom. i lag 60/2022 och 231 § 3 mom. i lag 1190/2019, och
fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 301/2018, 371/2019 och 1256/2020, en ny 12 punkt som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Allmänna definitioner

I denna lag avses med

11) beslut om godkännande ett beslut av en myndighet genom vilket utövandet av en verksamhet som kräver myndighetens godkännande har godkänts,

12) *automatiserat körsystem ett fordonssystem som använder både hårdvara och programvara för att på ett varaktigt sätt utöva dynamisk kontroll över ett fordon.*

(punkt fogas)

17 §

17 §

Gällande lydelse

Fordon som används i trafik

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för transporterna tillfälligt är ur funktion under en kort tid.

231 §

Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret

Bestämmelser om behandling av uppgifter som omfattas av spärrmarkering finns i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och de certifikattjänster som tillhandahålls av Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata (661/2009). När spärrmarkeringar överförs till trafik- och transportregistret, ska begränsningen för utlämnande av uppgifter utsträckas till att också omfatta fysiska personers namn.

Föreslagen lydelse

Fordon som används i trafik

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för transporterna tillfälligt är ur funktion under en kort tid *och inte transporter med ett sådant fordon utrustat med automatiserat körsystem som används i trafik med stöd av ett provnummerintyg som Transport- och kommunikationsverket beviljat med stöd av 116 och 116 a § i fordonslagen.*

231 §

Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret

Bestämmelser om behandling av uppgifter som omfattas av spärrmarkering finns i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och de certifikattjänster som tillhandahålls av Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata (661/2009). När spärrmarkeringar överförs till trafik- och transportregistret, ska begränsningen för utlämnande av uppgifter i situationer som avses i 227 § 1 mom. 2–4 punkten och i 228 och 229 § i denna lag utsträckas till att också omfatta fysiska personers namn.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4.

Lag

om ändring av 52 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i vägtrafiklagen (729/2018) rubriken för 52 § och 52 § 2 mom.
som följer:

Gällande lydelse

52 §

Körning med vissa lätta elfordon och motoriserade cyklar

Föreslagen lydelse

52 §

Körning med vissa lätta elfordon

Ett sådant självbalanserande lätt elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare får köras även på en gångbana. Då ska fordonets förare lämna gående fri passage.

Sådana självbalanserande lätta elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare *samt sådana lätta automatiserade fordon för godstransporter som avses i 29 a § i fordonslagen* får köras även på en gångbana. Då ska gående lämnas fri passage. När ett fordon körs på en gångbana ska särskild försiktighet iakttas, och fordonets hastighet ska anpassas så att den inte medför fara eller olägenhet för fotgängare.

Denna lag träder i kraft den 20 .
