

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja  
tieliikennelain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia ja tieliikennelakia.

Lainmuutoksilla poistettaisiin päällekkäinen kansallinen sääntely EU-tyyppihyväksynnän ja siihen liittyvien hallinnollisten menettelyiden sekä markkinavalvonnan osalta seuraavien uusien ajoneuvoja koskevien EU-asetusten voimaantulon johdosta: kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013 (*L-luokan EU-asetus*) sekä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 167/2013 (*traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetus*). Lisäksi vahvistettaisiin muutokseen liittyvät kansalliset vaatimukset muiden kuin EU-tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen osalta.

Lisäksi kansallisen liikkumavaran puitteissa laajennettaisiin nykyistä lain soveltamisalan ulkopuolelle rajattua vammaisen henkilön käyttöön tarkoitettujen liikkumisvälineiden ryhmää kattamaan käyttäjästä riippumatta kaikki pienemmillä sähkömoottoreilla varustetut jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet. Lisäksi kokonaan uutena määriteltäisiin luokittelu isommille tieliikenteessä sallittaville kevyille ajoneuvoille, joissa saisi olla sähkömoottori.

Osana L-luokan sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen uusien EU-asetusten täytäntöönpanoa lailla vahvistettaisiin myös EU-asetuksen edellyttämänä seuraamuksia koskevat säännökset. Samassa yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistettaisiin myös kansalliseksi yhteispisteeksi osana uusien ajoneuvojen katsastuksista ja teknisistä tienvarsitarkastuksista annettujen direktiivien täytäntöönpanoa.

Tieliikennelain muutoksilla esitetään säädettäväksi, että tieliikenteessä muidenkin kuin pelkästään vammaisen henkilön käyttöön sallittaviin jalankulkua avustaviin tai korvaaviin liikkumisvälineisiin sovellettaisiin jalankulkijan liikennesääntöjä ja kevyisiin sähköajoneuvoihin pyöräilijän liikennesääntöjä. Tasapainottuva kevyt sähköajoneuvo saisi kuitenkin käyttää myös jalkakäytävää kävelynopeudella.

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

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
PERUSTELUT.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
EU-kehys ja kansallinen liikkumavara .....	5
Nykytilan arviointi.....	6
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET .....	8
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	10
5 ASIAN VALMISTELU .....	11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	12
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT .....	12
1.1 Ajoneuvolaki (1090/2002).....	12
1.2 Tieliikennelaki (267/1981) .....	19
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	20
3 VOIMAANTULO.....	21

## PERUSTELUT

### YLEISPERUSTELUT

#### 1 Johdanto

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

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

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

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

#### 2 Nykytila

Lainsäädäntö ja käytäntö

Suomessa on tällä hetkellä yhteensä 470 000 L-luokan ajoneuvoa, joista moottoripyöriä noin 240 000 kappaletta ja mopoja 205 000 kappaletta. Erilaisia kolmi- ja nelipyöräisiä L-luokan

ajoneuvoja on hieman yli 23 000 kappaletta. Traktoreita on rekisteröity noin 390 000 kappaletta. Koska traktoreiden perävaunuja ei rekisteröidä, niiden määrästä ei ole luotettavaa arviota. Polkupyörien vuosittaisesta noin 350 000 kappaleen myyntimäärästä vain joka sadas on sähköavusteinen. Sähköavusteisten polkupyörien määrän kehitys on kuitenkin maailmanlaajuisesti ollut nopeaa ja niiden myyntimäärä koko EU:ssa ylittää jo moottoripyörien ja mopojen vuosittaisen myyntimäärän.

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

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

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

Tieliikennelaissa (267/1981) ja sen nojalla annetuissa säännöksissä on ajoneuvon käyttöön liittyviä säännöksiä. Tieliikennelaissa ovat yleiset ajoneuvon käyttöä koskevat säännökset mukaan lukien liikennesäännöt ja vaatimukset turvalaitteiden käytölle. Ajoneuvon enimmäismittoja, samoin kuin henkilöiden ja tavaroiden kuormaamista koskevat perussäännökset ovat tieliikennelain 6 luvussa. Ajoneuvoluokakohtaisista nopeusrajoituksista ja ajoneuvon käytöstä lakia yksityiskohtaisemmin säädetään ajoneuvon käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992), jäljempänä käyttöasetus.

Liikennesäännöt tieliikennelaissa ovat lähtökohtaisesti erilaisia jalankulkijoille, pyöräilijöille ja moottoriajoneuvoille. Lisäksi on säädetty kuljettavasta henkilöstä johtuvia poikkeuksia vammaisen käyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille, jolloin liikennesäännöt ovat erilaiset, jos ajo-

neuvoa kuljettaa vammaisen henkilö. Liikennesäännöt ovat osin erilaisia myös hitaampien ajoneuvojen kuten mopojen ja traktoreiden osalta.

#### EU-kehys ja kansallinen liikkumavara

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

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

Kuten nykyisinkin, myös uudet EU-asetukset jättävät kansallisesti päätettäväksi yksittäisiä tai pienissä valmistuserissä valmistettuja ajoneuvoja koskevista teknisistä vaatimuksista sekä tietyissä rajoissa käytettyä ajoneuvoa koskevista vaatimuksista. Kansallisesti on siten säädettävä aina vähintään luokituksesta jo käytössä olevien ja käytettynä Suomeen tulevien ajoneuvojen osalta, yksittäisten ajoneuvojen hyväksynnästä, yksittäin ja kansallisesti hyväksytyjen ajoneuvojen vaatimuksista ja poikkeuksista sekä muissa maissa kansallisesti hyväksytyjen ajoneuvojen vaatimusten mukaisuuden tunnustamisesta. EU-asetukset asettavat kuitenkin tiettyjä reunaehtoja näille kansallisille säädöksille.

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

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

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

Kansainvälisten sopimusten puitteissa Suomella on myös mahdollisuus määritellä keskeiset liikennesäännöt ja turvavarusteiden kuten turvavyön ja kypärän käyttösäännökset.

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

### Nykytilan arviointi

Nykyinen voimassaoleva L-luokan ajoneuvojen ja traktoreiden luokittelu perustuu pitkälti EU-säädösten mukaiseen luokitukseen. Kansallista liikkumavaraa ei ole tähän asti käytetty kaikkien niiden ajoneuvojen osalta, joita EU-säännökset eivät koske. Lisäksi samannäköisiä ajoneuvoja on nykyisessä lainsäädännössä useammassakin luokassa. Tämä on seurausta siitä, että EU:n luokkakohtaisia säädöksiä on laadittu toisistaan erillään ja yksittäisissä säädöksissä ovat korostuneet enemmän tekniset tarpeet ja valmistajien näkökulma käyttäjien ja käyttäjätarpeiden sijasta. Selkeimmin tämä näkyy nelipyöräisissä karkeakuvioisilla renkailla, ohjaustangolla ja satulaistuimella varustetuissa ajoneuvoissa, joista puhekielessä käytetään termiä mönkijä. Vaikka ulkonäkö on hyvin samankaltainen, mönkijöiksi katsottuja ajoneuvoja on sekä L-luokkaan ja traktoriluokkaan tyyppihyväksyttyinä, mutta myös ilman rekisteröintivelvoitetta olevina konedirektiivin nojalla markkinoille saatettuna maastoajoneuvona. Koska sääntely on eriytynyt, ajoneuvojen luokituksen perusteella näiden ajoneuvojen käyttäjiin kohdistuu osin ristiriitaisia vaatimuksia. Esimerkiksi kypärää edellytetään maastoajoneuvomönkijältä vain silloin kun sillä ajetaan tiellä, mutta ei maastossa käytettäessä. L-luokan mönkijän kuljettajan tulee kuitenkin käyttää kypärää myös maastossa. Traktoriksi rekisteröidyn mönkijän käyttäjällä ei ole lainkaan kypärän käyttövelvollisuutta. Vastaavasti maastoajoneuvomönkijän kuljettajalla ei ole ajokorttivaatimusta, mutta kuljettajan tulee olla maastoliikennelain (1710/1995) nojalla 15 vuotta täyttänyt, kun taas traktorimönkijällä riittää T-luokan ajokortti ja L-luokan mönkijää saa ajaa vain 18 vuotta täyttänyt B-luokan ajokortilla, jota edellytetään myös kun ajoneuvoa käytetään maastossa. EU-asetuksilla selkeytettiin osin L-luokan ja traktoreiden vaatimuksia turvakaarista ja turvavyöistä, mikä antaa paremmat mahdollisuudet myös kansallisten käyttövaatimusten yhtenäistämiseen.

EU-tyyppihyväksytyjen ajoneuvojen luokittelu ja liikennesäännöt ovat pitkälti yhteneviä koko EU:ssa. Merkittävimmät erot liittyvät lähinnä yleisiin nopeusrajoituksiin ja ajo-oikeusasioissa opetuksen sisältöihin. Koska liikenteen ajoneuvojen harmonisoinnin päätavoitteena on ollut pitkälti liikenneturvallisuuden parantaminen ja sisämarkkinoiden toimivuus, vaatimuksia kohdistuu EU-tasolla eniten niihin ajoneuvoihin, jotka liikkuvat kansainvälisessä liikenteessä. Mitä kevyempi ja käyttösäteeltään rajoitetumpi ajoneuvo on kyseessä, sitä vähemmän siihen liittyy kansainvälisiä harmonisoituja käyttöä koskevia vaatimuksia. Näin ollen jäsenmaiden liikennesäännöt eivät kevyiden ajoneuvojen osalta ole täysin yhtenevät.

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

Osana kevyt ajoneuvohanketta sääntelyä muissa maissa selvitettiin erityisesti tasapainottuvan henkilökuljettimen osalta, joista tunnetuin on kaksipyöräinen Segway. Tasapainottuvien henkilökuljettimien käyttösäännökset eivät ole kovin yhtenäisiä luokittelun osalta ja osassa maita käyttö edellyttää rekisteröintiä mopoksi. Liikennesääntöjen osalta lähes kaikissa niissä maissa, joissa nämä laitteet on sallittu tieliikenteeseen, sovelletaan polkupyörien liikennesääntöjä sekä lisäksi sallitaan myös jalkakäytävien käyttö. Tasapainottuvat henkilökuljettimet ovat tieliikenteessä sallittu ainakin Ruotsissa, Saksassa, Alankomaissa, Sloveniassa, Slovakiassa, Virossa, Latviassa ja osin Tanskassa, mutta ei sallittu Iso-Britanniassa, Puolassa ja toistaiseksi ei myöskään Norjassa. Näistä maista vain Alankomaat ja Tanska edellyttävät kuljettajalta 16 vuoden ikää, kun muissa maissa sovelletaan polkupyörän käyttösäännöksiä, eikä ikäraja ole.

Toinen uusi laajempi ajoneuvoryhmä ovat sähköavusteiset polkupyörät. Pienitehoiset enintään 250 watin moottorilla varustetut sähköavusteiset polkupyörät ovat olleet jo aiemmin EU-sääntelyn ulkopuolella ja ne käytännössä katsotaan kaikissa EU-jäsenmaissa polkupyöräksi. Niihin on valmistajan mahdollista soveltaa kansainvälistä teknistä standardia ja lisäksi niihin sovelletaan kansallisia heijastin- ja valovaatimuksia. Tehokkaammalla kuin 250 watin moottorilla varustetut polkupyörät ovat tähän asti olleet sallittuja polkupyörinä vain muutamissa maissa ja osassa maita ne on sallittu mopoksi rekisteröityinä, mikä on ollut seurausta EU-säännöksestä, joka on tähän asti katsonut ne mopoksi. Uusi EU-asetus mahdollistaa näiden tehokkaampien sähköpolkupyörien, joiden nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa tyyppihyväksynnän moposta poikkeavin teknisten vaatimusten mukaisesti sähkömoottorilla varustettuina polkupyörinä ja näin ne voidaan sallia liikenteessä ja asettaa samalle vaatimustasolle polkupyörien käytön kanssa. Suomessa on tähän asti edellytetty käyttäjältä 15 vuoden ikää ja tällaisen polkupyörän rekisteröimistä mopoksi, mutta käytännössä käyttö on ollut kielletty, koska nämä ajoneuvot eivät ole täyttäneet mopon teknisiä vaatimuksia. Mopoksi rekisteröiminen on käytännössä tarkoittanut myös velvollisuutta käyttää ajorataa sekä mopolle tarkoitettua kypärää, joten nykyinen sääntely ei ole soveltuva tällaisille polkupyörille. Uusi EU-asetus mahdollistaa jatkossa sähköavusteisten polkupyörien rinnalle moottoritehoaltaan tehokkaampia polkupyöriä, joille nähdään tarve erityisesti kun halutaan kehittää polkupyöräilyä myös tavarankuljettamiseen soveltuvaksi. Kuormapyörät ovat viime vuosina yleistyneet myös Suomessa. Uusien liikkumisvälineiden turvallisuuden varmistamiseksi nykyistä ajoneuvolakia voidaan pitää hyvänä kehyksenä. Ajoneuvolain 25 §:ssä säädetään turvallista käyttöä varten edellytetyistä yleisistä vaatimuksista kaikille lain soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille. Tällaisia vaatimuksia on kohdistettu hallittavuudelle ja ohjattavuudelle, jarruille, renkaille, näkyvyydelle ja havaittavuudelle, riittävälle maavaralle sekä kuorman kuljettamiseen tarvittaville rakenteille samoin kuin kytkentälaitteelle. Vaikka uusia liikkumisvälineitä tulevaisuudessa tulisi markkinoille, yhdessä yleisten sisämarkkinasäädösten ja tiellä käytettäviä ajoneuvoja

koskevien yleisten vaatimusten kanssa, sääntelyä voidaan pitää varsin kattavana ja se antaa myös tarvittavat puitteet puuttua väärinkäytöksiin sekä vaarallisten laitteiden myyntiin ja jake- luun. Toisin sanoen lainsäädäntö on jo tällä hetkellä niin kattavaa, että sen puitteissa on mah- dollista laajentaa uudenlaisten liikkumisen innovaatioiden käyttöä liikenteessä. Liikenteen turvallisuusvirastolle 1 päivästä tammikuuta 2015 alkaen siirtynyt tekninen norminantovaltuus mahdollistaa teknisten vaatimusten päivytyksen tarvittaessa hyvinkin yksityiskohtaisesti kulle- kin kevytajoneuvolle, jos markkinavalvonnan ja yleisen tason sääntelyn ei katsota riittävän.

### 3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on purkaa uusien L-luokan sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetusten kanssa päällekkäinen sääntely sekä kansallisen liikkumavaran puitteissa laajen- taa mahdollisuuksia käyttää liikenteessä uudenlaisia kevyitä ajoneuvoja. EU- tyyppihyväksytyjen L-luokan ajoneuvojen sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen luokitus perustuisi myös jatkossa suoraan EU-tason sääntelyyn, mutta luokkien tarkempia määrittelyjä ei kirjattaisi erikseen lakiin. EU-luokitusta sovellettaisiin myös kansallisiin tarpeisiin.

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

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

Ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluisivat erilaiset polkupyörät sekä jatkossa myös sellaiset muut yli 15 kilometriä tunnissa kulkevat sähkömoottorilla varustetut ajoneuvot, joille on tar- peen määrittellä erillisiä yleisen tason teknisiä vaatimuksia niiden turvallisen käytön varmista- miseksi vastaavasti kuin polkupyörälle. Näihin ajoneuvoihin kohdistettaisiin erityisiä vaati- muksia myös tieliikenneläin käyttöä koskevissa säännöksissä. Tällaisia kevytajoneuvoja olisi- vat erilaiset tasapainottuvat henkilökuljettimet kuten Segway. Kevyitä ajoneuvoja ovat jo ny- kyisin apumoottorilla varustetut tavalliset polkupyörät sekä potkupyörät tai suojarakenteella varustetut polkupyörät (kinnerit), mutta niitä ei ole saanut tähän asti tieliikenteessä käyttöä varten varustaa yhtenäistä tehoa tuottavalla sähkömoottorilla. Jatkossa tällaisiksi kevyiksi säh- köajoneuvoiksi katsottaisiin myös yli 15 kilometriä kulkevat iäkkäiden henkilöiden käyttöön



tarkoitettujen kolmi- tai nelipyöräisten senioriskootterien tai samaa tarkoittavien sähkömoottorilla ja sähköllaattoreilla sekä muut vastaavat ajoneuvot. Enintään 25 kilometriä tunnissa kulkeviin ja enintään 1 kilowatin moottorilla varustettuihin sähköisiin kevytajooneuvoihin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Laki ei suoraan sulkisi kevyiden sähköajooneuvojen määrittelyn ulkopuolelle mitään yksittäistä ajoneuvotyyppiä, mutta teknisten vaatimusten ja nopeutta, tehoa ja enimmäismittoja koskevat rajoitukset rajaisivat tietyt liikkumisvälineet jatkossakin tieliikennekäytön ulkopuolelle. Lain määrittelyjen muutos kuitenkin lähtökohtaisesti mahdollistaisi erilaisten liikkumisvälineiden nykyistä huomattavasti laajemman käytön.

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

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

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

Ajoneuvolain soveltamisalassa säilyisivät myös muut erilaiset nelipyörät ja tyyppihyväksytyt ajoneuvot, joiden luokituskriteereitä ja alaluokkia uusi L-luokan EU-asetus lisää ja joiden käytösäädöksiä yhtenäistettäisiin tieliikennelaililla. Jatkossa kypärää edellytettäisiin kaikkien monkijöiden kuljettajilta ja matkustajilta ajoneuvon luokasta riippumatta. Turvavyön käyttöä edellytettäisiin sellaisissa nelipyöräisten ajoneuvojen luokissa, joissa turvavyö on asennettu valmistajan toimesta pakollisena varusteena.

Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet uudet direktiivit ajoneuvojen katsastuksista ja teknisistä tienvarsitarkastuksista. Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräraikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU, jäljempänä *uusi katsastusdirektiivi*, sekä unionissa liikennöivien hyötyajooneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/47/EU, jäljempänä *uusi tienvarsitarkastusdirektiivi*, täytäntöönpanemiseksi annettuja säännöksiä ja määräyksiä on sovellettava 20 päivästä toukokuuta 2018. Jäsenvaltioiden on kuitenkin ilmoitettava viimeistään 20 päivänä toukokuuta 2015 Euroopan komissiolle molemmissa direktiiveissä tarkoitettujen yhteyspisteiden. Näiden yhteyspisteiden tarkoituksena on toimia komission ja eri jäsenvaltioiden välisenä tietojenvaihtopisteenä ajoneuvojen katsastusta ja teknistä tienvarsitarkastusta koskevissa asioissa. Uuden tienvarsitarkastusdirektiivin 17 artiklan mukaan yhteyspisteen tulee muun ohessa kahden vuoden välein toimittaa komissiolle tarkastettuja ajoneuvoja koskevat tiedot. Uuden katsastusdirektiivin 15 artiklan mukaan kan-

sallinen yhteyspiste vastaa hallinnollisena yhteistyönä direktiivin soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden ja komission kanssa.

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

#### 4 Esityksen vaikutukset

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

Kevytajoneuvojen markkinoiden kehitystä on vaikea määrällisesti arvioida sen hajanaisuudesta johtuen, mutta uuden EU-asetuksen odotetaan vahvistavan erityisesti sähköisten polkupyörien suosiota. Uudet tyyppihyväksyntävaatimukset tehokkaammille sähköpolkupyörille parantavat yritysten toimintamahdollisuuksia sisämarkkinoilla. Useassa EU-maassa sähköpolkupyörille on myönnetty erityisiä tukia ja myyntimäärät ovat kehittyneet nopeammin kuin perinteisten polkupyörien myynti. Koko EU:ssa sähköpolkupyöriä arvioidaan komission taustaselvityksessä myydyin vuonna 2011 noin 2,5 miljoonaa kappaletta polkupyörien 20 miljoonan kappaleen kokonaisu-myynnistä. Tämä ylittää vuotuisen mopojen ja moottoripyörien myynnin, joka oli EU:ssa 1,4 miljoonaa kappaletta vuonna 2013. Globaalisti sähköpolkupyörien myynti on vuosittain noin 40 miljoonaa kappaletta.

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

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

## **5 Asian valmistelu**

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

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

Lausuntonsa asiasta ovat antaneet... Esitys on ollut tarkastettavana oikeusministeriön lain-tarkastusyksikössä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Ajoneuvolaki (1090/2002)

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

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

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

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

3 § *Määritelmät.* Momentin 2 kohtaa täsmennettäisiin siten, että se ei sisältäisi L-luokkaan kuuluvaa polkupyörää (L1e-A-luokka), vaikka se on varustettu moottorilla, eikä alle 1 kilowatin sähkömoottorilla varustettua kevyttä sähköajoneuvoa. Näin moottorilla varustettu polkupyörä ja kevyt sähköajoneuvo rinnastuisivat sähköavusteiseen polkupyörään, jota ei myöskään katsota moottoriajoneuvoksi. Näihin sovellettaisiin moottorittoman ajoneuvon yleisiä vaatimuksia. Momentin 18 kohdassa täydennettäisiin nykyistä osan määritelmää siten, että tässä laissa osaan rinnastettaisiin L-luokan ja traktoreiden uusien EU-asetusten samaa tarkoittama määritelmä *komponentti*.

6 § *Ajoneuvon, järjestelmän, osan ja erillisen teknisen yksikön hyväksyminen liikenteeseen.* Pykälän kieltoon käyttää liikenteessä muita kuin säädösten vaatimukset täyttäviä ajoneuvoja järjestelmää, osaa, erillistä teknistä yksikköä ja varustetta lisättäisiin viittaus EU-asetuksiin, joita sovelletaan ilman kansallista toimeenpanoa.

10 § *Auto*. Täsmennettäisiin 1 momentissa, että myöskään 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi katsottava ajoneuvo ei ole auto.

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

12 § *L-luokan ajoneuvon luokan määräytyminen*. Lakiin otettaisiin uusi vaatimus luokituksen määräytymisestä, joka korvaisi aiemman moottoripyöriä koskevan 12 §:n ja pykälän otsikko muutettaisiin vastaavasti. Jatkossa uusiin EU-tyyppihyväksyttäviin L-luokan ajoneuvoihin sovellettaisiin suoraan EU-asetusta ja näiden luokitus perustuisi suoraan L-luokan EU-asetukseen. Kuitenkin on kansallisesti tarpeen määrittellä käytetyn ja ensi kertaa Suomessa käyttöönotettavan ajoneuvon luokan määräytymisestä. Uusiin ajoneuvoihin, joita ei ole EU-tyyppihyväksytty sovellettaisiin EU-asetuksen luokitusta myös kansallisesti. Käytetyn ajoneuvon luokka määriteltäisiin sen olemassa olevan luokan perusteella.

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

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

Traktorit, niiden perävaunut ja vedettävät vaihdettavissa olevat laitteet jaoteltaisiin *4 momentissa* erikseen myös nopeuden mukaan a- ja b-kirjaimella. Nykyiset hitaat traktorit eli enintään 40 kilometriä tunnissa olevat traktorit merkittäisiin kirjaimella a ja uusina luokkina EU-asetuksen mukaisesti otettaisiin myös kansallisesti käyttöön alaluokat rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa oleville traktoreille ja perävaunuille kirjaintunnuksella b. Nykyiset vaatimukset sallisivat kuljettaa tällaista ajoneuvoa T-luokan ajokortilla. Koska tämän

lain yhteydessä nopeusrajoitukseen ei esitetä muutosta, saisi nopeallakin traktorilla kuitenkin ajaa enintään 40 kilometriä tunnissa. EU-asetuksen mukaisten luokkien tulon johdosta kansallisen liikennetraktorin määritelmä *5 momentissa* poistettaisiin. Tämän kansallisen liikennetraktori -luokan mukaisia traktoreita saisi kuitenkin ottaa käyttöön EU-asetuksen siirtymäaikojen puitteissa 2017 loppuun asti. Uusien ajoneuvotyyppien tyyppihyväksyntöjä ei kuitenkaan voisi hyväksyä 2015 jälkeen. Liikennetraktorin ja EU-asetuksen mukaisen nopean traktorin käyttöön ja ajo-oikeuteen sekä kuljettamiseen liittyviä vaatimuksia selvitetäisiin erillisessä säädöshankkeessa, jota koskevat lakiehdotukset on tarkoitus saattaa eduskunnan päätettäväksi siirtymäajan puitteissa. Liikenteen turvallisuusviraston valtuutus alaluokkien määräämiseen siirtyisi 4 momentista *5 momentiksi*.

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

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

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

19 a § *Kevyt sähköajoneuvo*. Lakiin otettaisiin uusi pykälä, jossa määriteltäisiin *kevyet sähköajoneuvot*. Kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin sellainen sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja joka ei täytä muun kevyen ajoneuvon määritelmän vaatimuksia. Kevyt sähköajoneuvo olisi tasapainottuva henkilökuljetin kuten Segway tai muu vastaava ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluva liikkumisväline. Kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin myös senioriajoneuvo tai myös sellainen perävaunu, jossa on sähkömoottori. Kevyelle sähköajoneuvolle sovellettaisiin yleisiä 25 §:n turvallisuusvaatimuksia ja erikseen 27 a §:n nojalla valtioneuvoston asetuksella säädettyjä poikkeuksia näistä vaatimuksista. Määritelmässä ei rajattaisi renkaiden määrää, sillä käytännössä kevyessä sähköajoneuvossa voi olla yksi tai useampia renkaita ja se voi olla varustettu myös satulalla tai ohjaustangolla, joista kaikista säädetään 25 §:ssä. Koska kevyet sähköajoneuvot pienen moottoritehon ja matalan nopeutensa johdosta on suljettu moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmän ulkopuolelle, *1 momentissa* mainittaisiin erikseen, että kevyeen sähköajoneuvon sovellettaisiin moottorittoman ajoneuvon vaatimuksia. Erikseen säädettäisiin tieliikennelain nojalla, että tällaisen ajoneuvon kokonaisleveys saisi tiellä käytettäessä olla enintään 0,8 metriä ja kuorman suuruus enintään valmistajan ilmoittama, mutta ei kuitenkaan yli 250 kiloa. Tieliikennelakiin tehtäisiin lisäksi tarvittavat muutokset, jotta näihin ajoneuvoihin sovellettaisiin pääsääntöisesti polkupyöräilijän liikennesääntöjä, mutta kävelijöiden nopeuteen sovitettuna tasapainossa pysyviä kevyitä sähköajoneuvoja saisi käyttää myös jalkakäytävällä. Erikseen *2 momentissa* annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus tarkempien teknisten vaatimusten antamiseen kuten 19 §:n muiden moottorittomien ajoneuvojen osalta.

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

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

32 § *Tyyppihyväksyntävelvollisuus*. Täsmennettäisiin tyyppihyväksyntävelvollisuus koskemaan kaikkia T-luokan ajoneuvoja ja myös EU-tyyppihyväksyntää. Koska L1e-A-luokan ajoneuvoja ei esitetä rekisteröitäväksi eikä niihin myöskään sovellettaisi rekisteröintikatsastusta, tulisi tämän alaluokan yksittäiset ajoneuvot vapauttaa tyyppihyväksyntävelvollisuudesta. Ilman vapautusta ei olisi lain mukaan sallittua varustaa olemassa olevaa yksittäistä polkupyörää ajoneuvoa moottorilla, joka vastaisi L-luokan vaatimuksia, vaan kaikkien polkupyörien tulisi olla sarjavalmisteisesti tyyppihyväksytyjä. Teknisistä vaatimuksista tämä ei sinänsä toisi vapautusta, vaan niistä määrättäisiin kuten muillekin L-luokan yksittäisille ajoneuvoille 27 a §:n nojalla EU-vaatimusten pohjalta. Siltä osin kuin järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen teknisen yksikön tyyppihyväksyntävelvollisuudessa on kansallista liikkumavaraa, siitä säädetäisiin jatkossakin asetuksilla. Erikseen 3 momentissa täsmennettäisiin rekisteröintikatsastuksella liikenteeseen hyväksyttäväksi myös C-luokan ajoneuvot ja ajoneuvot, jonka tyyppihyväksyntä on tunnustettu nykyisten säädösten tai uusien EU-asetusten mukaisesti.

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

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

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

39 § *Tyyppihyväksyntärekisteri*. Lisättäisiin pykälän 2 momenttiin uusi alakohta 6, jossa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyntäviranomaisena luovuttamaan tyyppihyväksyntärekisterin tietoja toiselle ETA-valtion hyväksyntäviranomaiselle hyväksynnän vasta-uuoroista tunnustamista varten. Jatkossa uudet EU-asetukset edellyttävät jäsenmaita toimittamaan tarvittavat hyväksyntäasiakirjat vastavuuoroista tunnustamista varten sekä kaikki tarvitta-

vat asiakirjat vaatimustenvastaisen ajoneuvon markkinavalvontatoimien riittävyyden arviointiin ja perusteluun.

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

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

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

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

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

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

47 § *Nimetty tutkimuslaitos.* Koska nimettyjä tutkimuslaitoksia koskevista asioista EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen sekä EY-tyyppihyväksytyjen M, N ja O-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin näihin liittyvä tyyppihyväksyntäviranomaisen toiminta tutkimuslaitoksena pois 1 momentista. Lisäksi samasta syystä kumottaisiin pykälän 2 ja 3 momentti. EU-tyyppihyväksytyin L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvoon tarkoitetun järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen teknisen yksikön vaatimustenmukaisuuden arviointia tekevän tutkimuslaitoksen nimeämisestä ja ilmoittamisesta säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa ja autojen sekä niiden perävaunujen EY-tyyppihyväksynnässä sanotun pykälän 1 momentissa mainitun direktiivin nojalla annetussa asetuksessa (EU) N:o 371/2010.

47 a § *Nimetyin tutkimuslaitoksen pätevyyden arviointi.* Koska näistä asioista EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen sekä EY-tyyppihyväksytyjen M, N ja O-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan 2 a §:ssä tarkoitetuilla EU-asetuksilla, poistettaisiin nämä pykälän soveltamisesta. EU-tyyppihyväksytyin L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvoon tarkoitetun järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen



teknisen yksikön vaatimustenmukaisuuden arviointia tekevän tutkimuslaitoksen nimeämisestä ja ilmoittamisesta säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa ja autojen sekä niiden perävaunujen EY-tyyppihyväksynnässä sanotun pykälän 1 momentissa mainitun direktiivin nojalla annetussa asetuksessa (EU) N:o 371/2010.

64 a § *Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta.* Pykälään lisätään uudet 6 ja 7 kohta. Uusiin ajoneuvoluokkien muutosten vuoksi on tarpeen erikseen säätää, ettei rekisteröintiä edellytetä sähkömoottorilla varustetulta polkupyörältä, eikä kevyeltä sähköajoneuvolta. Nämä ajoneuvot rinnastettaisiin hallinnollisten menettelyjen osalta polkupyöriin, joilta ei myöskään edellytetä rekisteröintiä. Koska kevyille sähköajoneuvoille sovelletaan CE-merkintää, eikä tyyppihyväksyntää, näistä liikennevälineistä ei ole saatavissa määrämukoisia teknisiä tietoja rekisteröinnin tarpeisiin vastaavasti kuin tyyppihyväksytyistä ajoneuvoista. Siten vaikka rekisteröintiä vaadittaisiin, rekisterin sisällöstä tulisi käytettävyyden kannalta huomattavan kirjava ja epätarkka. Samoin omistajamuutos- ja rekisteristäpoistoa koskevien vaatimusten laiminlyönti johtaisi nopeasti siihen, ettei rekisteri olisi ajan tasalla. Sama koskisi L1e-A1-luokan polkupyöriä, joilla ei ole sellaisia verotusta tai romutusta koskevia velvoitteita, jotka pakottaisivat tietojen pitämiseen ajan tasalla. Halutessaan myyjäliikkeet voivat pitää yllä omia omistajatietoja koskevia järjestelmiään takuukysymysten tarpeisiin. Koska lakiesityksessä esitetään muutettavaksi 16 §:n maastoajoneuvon määritelmää, ei ole tarvetta erikseen täsmentää, että rekisteröintivelvollisuus jatkossakin koskisi EU-asetusten mukaisesti tyyppihyväksytyjä L- ja T-luokan maastoajoneuvoja.

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

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

80 § *Vaaraa aiheuttava ajoneuvo, järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö.* Muutetaan pykälän 1 momenttia. Koska näistä asioista EU-tyyppihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta säädetään suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä pykälän soveltamisesta. Menettelyistä vaaraa aiheuttavan EU-tyyppihyväksytyyn tai kansallisesti piensarjatyypihyväksytyyn L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvon tai tällaiseen ajoneuvon tarkoitettun järjestelmän, komponentin, osan ja erillisen teknisen yksikön osalta säädetään 2 a §:n 2 ja 3 momentissa mainituissa EU-asetuksissa.

81 § *Suomessa hyväksytyin tyyppin ja yksittäishyväksytyin ajoneuvon vaarallisuuden edellyttämät toimet.* Koska 1 ja 2 momentissa säädetyistä asioista EU-tyyppihyväksytyjen ja kansallisesti piensarjatyypihyväksytyjen L-, T-, C-, R-, ja S-luokan ajoneuvojen osalta säädetään

suoraan EU-asetuksella, poistettaisiin nämä 1 ja 2 momentin soveltamisesta. Kuitenkin 3 momentissa säädettyjä pakkokeinoja voitaisiin soveltaa myös näiden luokkien ajoneuvojen markkinavalvonnassa.

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

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

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

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

96 § *Ajoneuvorikkomus*. EU-asetusten edellyttämänä pykälän 3 momentissa täsmennettäisiin viittaus 1 ja 3 alakohdissa koskemaan myös suoraan L-luokan sekä traktorien ja niiden perävaunujen EU-asetuksien vaatimuksiin kohdistuvia tekoja, sekä lisättäisiin uusi alakohta 4, jossa säädetäisiin ajoneuvorikkomuksesta tuomittavaksi myös se, joka rikkoo EU-asetusten hyväksyntävaatimusta tai väärentää asiakirjoja tai merkintöjä tässä tarkoituksessa. Kansallisesti edellytetyistä seuraamuksista on säädetty L-luokan EU-asetuksen 76 artiklassa ja traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetuksen 72 artiklassa. Kyseisten artikloiden edellyttämät muut kuin edellä tarkoitetut seuraamukset sisältyvät jo osin 2 momenttiin, jota ei esitetä muutettavaksi. Seuraamukset tulisi ilmoittaa komissiolle viimeistään 23 päivänä maaliskuuta 2015.

#### Voimaantulosäännöksen perustelut

Laki esitetään tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen hyväksymisen jälkeen, koska EU-asetukset, joita lain muutokset pääsääntöisesti koskevat ovat jo tulleet voimaan ja niitä voidaan jo soveltaa. Traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetuksen tarkoittamien ajoneuvojen sekä L-luokan EU-asetuksen tarkoittamien L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvojen pakollinen soveltaminen uusien tyyppien tyyppihyväksyntöihin alkaa 1 päivänä tammikuuta 2016, josta päivästä laki esitetään viimeistään tulemaan voimaan.

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

Lisäksi säädetäisiin siirtymäsäännöksenä, että L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvon uusien ajoneuvotyyppien tyyppihyväksyntään ja L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvon ensimmäiseen käyttöönottoon ja voimassaolevan tyyppihyväksynnän laajennuksiin EU-asetusta ei sovellettaisi kuin vasta 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen, johon asti tulisi voida soveltaa voimassa olevia kansallisia vaatimuksia.

Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavaan T-, C-, R- ja S-luokan ajoneuvoon ja liikennetraktoriin sekä L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvoon sekä näiden ajoneuvojen voimassaolevien

tyyppihyväksyntöjen laajennuksiin voitaisiin soveltaa tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2017. Liikennetraktoreita voitaisiin siten ottaa käyttöön 14 a §:n estämättä 31 päivään joulukuuta 2017.

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

## 1.2 Tieliikennelaki (267/1981)

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

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

45 § *Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttö.* Muutettaisiin pykälän otsikko ja täsmennettäisiin 1 momentissa pyörätuolin ja muun moottorittoman apuvälineen käyttäjä jalankulkijaksi. Lisäksi täsmennettäisiin 2 momentin sisältö vastaamaan 2 §:n 11 kohdan määritelmää, jolloin jalankulkijan liikennesääntöjä sovellettaisiin sellaisiin liikkumisvälineisiin, joissa on enintään 1 kilowatin sähkömoottori ja joiden enimmäisnopeus on 15 kilometriä tunnissa. Momentin lopussa oleva viittaus polkupyöräilijään poistettaisiin koska sama vaatimus on johdettavissa uudesta 45 a §:n vaatimuksesta.

45 a § *Kevyen sähköajoneuvon käyttö.* Lakiin otettaisiin uusi pykälä, joka määritteli kevyiden sähköajoneuvojen liikennesäännöt. Näiden ajoneuvojen kuljettajaan sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Siten kuljettajaa koskisi myös kypärän käyttöä koskeva 90 §:n vaatimus. Kuitenkin, jos ajoneuvo on riittävän vakaa eli pysyy tasapainossa myös paikalla ollessaan, saisi sellaista ajoneuvoa kuljettaa jalkakäytävällä, jos nopeus on sovitettu kävelijöiden mukaiseksi. Tällaisen ajoneuvon kuljettajan olisi kuitenkin aina annettava jalankulkijoille esteetön kulku ja tarvittaessa esimerkiksi kohtaamistilanteissa väistettävä jalankulkijaa. Vastava vaatimus on nykyisin voimassa pihakadulla liikkuvalla ajoneuvon kuljettajalle.

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

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

88 a § *Lapsen kuljettaminen ajoneuvossa.* Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa täsmennettäisiin, että lasten kuljettamiseen ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella sovellet-

taisiin käytännössä samoja turvallisuusvaatimuksia kädensijoista ja jalkatuista riippumatta onko kyse moottoripyörällä kuljettamisesta vai maastoajoneuvosta. Lisäksi muiden kolmi- ja nelipyöräisten ajoneuvojen osalta täsmennettäisiin, että näihin on sovellettava henkilöauton tai traktorin vaatimuksia eli pientä lasta olisi aina kuljetettava turvaistuimessa, jos ajoneuvossa on turvavyöt tai lasten turvalaite on muutoin asennettavissa ajoneuvoon.

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

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

Voimaantulosäännöksen perustelut

Laki esitetään tulemaan voimaan samanaikaisesti ajoneuvolain muutosten kanssa eli mahdollisimman pian sen vahvistamisen jälkeen, mutta kuitenkin viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016.

## 2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

Lain muuttamisen yhteydessä päivitetäisiin ajoneuvolain nojalla annettua valtioneuvoston asetusta ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1270/2014) ottamaan huomioon myös kevyen sähköajoneuvon tekniset vaatimukset. Vaatimusten pohjana sovellettaisiin polkupyörien vaatimuksia, jolloin kevyissä sähköajoneuvoissa tulisi olla äänimerkinantolaitteita sekä tarvittavat heijastimet ja valaisin pimeällä liikuttaessa. Lain velvoite käyttäjarruista laajennettaisiin koskemaan myös kevyitä sähköajoneuvoja, mutta erillisen jarrulaitteen sijasta kevyessä sähköajoneuvossa riittäisi myös sähkömoottori, jonka jarrutusvoima eli hidastuvuus on riittävä. Vastaavasti ohjauslaitteena hyväksyttäisiin myös vakausjärjestelmä, joka turvaa riittävän hallittavuuden.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön LiVM 19/2014 vp mukaisesti asetuksella olisi tarkoitus lisäksi täsmentää L-luokan EU-asetuksen mahdollistaman liikkumavaran käyttöä yk-

sittäiskappaleiden osalta. Suomessa saisi jatkossa ottaa käyttöön yksilöllisesti valmistettuja moottoripyöriä lievennetyillä päästö- ja meluvaatimuksilla, jolloin vaatimustaso ja mittausmenetelmä ei aiheuttaisi merkittäviä lisäkustannuksia. Yksilöllisesti valmistettuna moottoripyöränä pidettäisiin sellaista ajoneuvoa, jonka osista vähintään 50 prosenttia ei olisi sarjavalmistaisia eli yli puolet osista tulisi olla omavalmisteisia. Yksilöllisesti valmistettuun toisessa ETA-maassa tai Ahvenanmaalla käyttöön otettuun moottoripyörään sovellettu vastaavan tason päästövaatimus tunnustettaisiin Suomessa ajoneuvolain 29 a §:n nojalla. Tällä hetkellä rakentelu tapahtuu pitkälti vanhojen päästövaatimusten aikaisten aihoiden ympärillä ja jatkossa tällaisia moottoripyöriä saisi käytännössä valmistaa myös uutena. Koska kyseisillä pyörillä ei käytännössä ajeta paljon, päästövaikutukset nykytilanteeseen verrattuna jäisivät vähäiseksi. Rekisteröintikynnystä jatkossakin pitäisi korkealla se, että rekisteröitävästä moottoripyörästä joutuu maksamaan myös autoveroa.

Lisäksi päivitettäisiin tieliikennelain nojalla annettua valtioneuvoston asetusta ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992) L-luokan ja traktoreiden sekä niiden perävaunujen uusien luokakohtaisten enimmäisnopeuksien ja mittojen osalta vastaamaan EU-asetuksen sallimia rakenteellisia enimmäisnopeuksia. Liikennetraktorin korvaavan nopean EU-traktorin suurinta käytössä sallittua nopeutta ei nostettaisi nykyisestä vaan käyttövaatimukset säilytettäisiin nykytasolla, kunnes liikennetraktorin laajemmat kysymykset ajo-oikeudesta on ratkaistu.

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

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

### 3 Voimaantulo

Lait esitetään tulemaan voimaan mahdollisimman pian mutta kuitenkin viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016 eli samaan aikaan uusien EU-asetusten pakollisen soveltamisen kanssa. Ajoneuvolain 95 a § tulisi kuitenkin voimaan 20 päivänä toukokuuta 2018.

Koska EU-asetuksen mukainen EU-tyyppihyväksyntä tulee pakolliseksi tietyille ajoneuvoille vasta siirtymäajan jälkeen, nämä siirtymäajat hyödynnettäisiin ajoneuvolaissa täysimääräisesti. Tämä tarkoittaa että liikennetraktoreita voitaisiin ottaa käyttöön 31 päivään joulukuuta 2017. Kansallisia tyyppihyväksyntöjä uusille liikennetraktortyypeille ei voisi kuitenkaan myöntää 2015 jälkeen.

Moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon vapautusta rekisteröintivelvollisuudesta sovellettaisiin kuitenkin heti lain vahvistamisen jälkeen. Tämän lievennyksen katsotaan olevan tarkoituksenmukaista, jotta kevennetty hallinnollinen menettely otettaisiin käyttöön mahdollisimman pian myös niille laitteille, joita on jo myynnissä lain vahvistamisen aikaan.