

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till
fordonslag och lagar som har samband med den**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en fordonslag. I lagen skall det ingå bestämmelser om allmänna säkerhetskrav för fordon, förbud mot handel med komponenter, separata tekniska enheter och cyklar som inte uppfyller kraven, klassificering av fordon, typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, periodiska besiktningar och tekniska vägkontroller av fordon som används i trafik och registrering av fordon samt installation och reparation av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter.

Bestämmelserna motsvarar i sak och i fråga om de viktigaste delarna de nuvarande bestämmelserna i vägtrafiklagen, lagen och förordningen samt trafikministeriets beslut om handel med samt installering och reparation av trafikförnödenheter, trafikministeriets beslut om villkor gällande tillstånd för installering och reparation av trafikförnödenheter, förordningen om fordons konstruktion och utrustning, förordningen om registrering av fordon och förordningen om besiktning av fordon.

Genom bestämmelserna om tekniska vägkontroller verkställs Europaparlamentets och rådets direktiv om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen. Till skillnad från direktivet skall lagen dock gälla övervakningen av trafikdugligheten hos samtliga fordon på väg. Övervakningen skall utföras i första hand av polisen,

men inom respektive verksamhetsområde även av tullverket och gränsbevakningsväsendet. För närvarande baserar sig övervakningen av ett fordon trafikduglighet på väg i huvudsak på vägtrafiklagen, och därför ersätter den föreslagna lagen till viss del bestämmelserna i den.

Detaljerade bestämmelser om godkännande och registrering av fordon, periodiska besiktningar och tekniska vägkontroller samt om handel med samt installation och reparation av trafikförnödenheter skall med stöd av bemyndiganden i lag utfärdas genom förordningar av statsrådet. Detaljerade bestämmelser om fordons konstruktion och utrustning skall utfärdas genom förordningar av kommunikationsministeriet.

I anslutning till propositionen ändras vägtrafiklagen, lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg, lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg, lagen om koncession för fordonsbesiktning, strafflagen, lagen om skatt på motorfordon, lagen om fordonsskatt, bilskattelagen, lagen om bränsleavgift, trafikförsäkringslagen, miljöskyddslagen, lagen om parkeringsbot och lagen om Fordonsförvaltningscentralen.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2003 och avses bli behandlad i samband med den.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2003.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	5
1. Nuläge	5
1.1. Lagstiftning och praxis.....	5
<i>Utvecklingen av fordonslagstiftningen</i>	5
<i>Fordonstekniska krav och tillsynen över dem</i>	5
<i>Besiktning av fordon</i>	6
<i>Ordnande av besiktningsverksamhet</i>	6
<i>Besiktningsslag</i>	6
<i>Utförande av årsbesiktning</i>	6
<i>Registrering av fordon</i>	7
<i>Kontroll av fordon i trafik</i>	7
<i>Trafikförnödenheter</i>	9
1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet	9
<i>Systemet för typgodkännande</i>	9
<i>Ekonomiska kommissionen för Europa ECE</i>	9
<i>Europeiska gemenskapen</i>	10
<i>Besiktningsverksamhet</i>	12
<i>Tekniska vägkontroller</i>	12
1.3. Bedömning av nuläget	13
<i>Regleringsnivå</i>	13
<i>Besiktningsverksamhet</i>	14
<i>Tekniska vägkontroller</i>	14
2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	15
2.1. Mål och medel	15
<i>Propositionens mål</i>	15
<i>Författningarnas målgrupper</i>	15
<i>Medel för att uppnå målen</i>	16
2.2. De viktigaste förslagen.....	16
<i>Klassificering av fordon</i>	16
<i>Krav på fordon</i>	16
<i>Typgodkännande</i>	16
<i>Besiktning och registrering av fordon</i>	17
<i>Teknisk vägkontroll av fordon</i>	17
<i>Handel med, installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter</i>	17
<i>Huvudsakliga ändringar</i>	18
<i>Övriga författningar</i>	18
3. Propositionens verkningar	19

3.1.	Ekonomiska verkningar	19
3.2.	Verkningar i fråga om organisation och personal	19
3.3.	Verkningar för medborgarna	20
3.4.	Verkningar i fråga om trafiksäkerhet och miljö	20
4.	Beredningen av propositionen	20
5.	Samband med Europeiska gemenskapens lagstiftning och internationella fördrag	21
6.	Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	21
DETALJMOTIVERING		22
1.	Lagförslag	22
1.1.	Fordonslag	22
1 kap.	Allmänna bestämmelser	22
2 kap.	Grundläggande klassificering av fordon	28
3 kap.	Närmare klassificering av fordon för särskilda ändamål	31
4 kap.	Fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning och miljöegenskaper	33
5 kap.	Typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter	35
6 kap.	Periodisk besiktning av fordon	42
7 kap.	Registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning	46
8 kap.	Registrering av fordon	48
9 kap.	Tekniska vägkontroller	50
10 kap.	Rätt att använda och förhindrande av användningen av fordon, komponenter och separata tekniska enheter samt cyklar samt reparations-skyldighet	55
11 kap.	Installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter	59
12 kap.	Särskilda bestämmelser	61
13 kap.	Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser	64
1.2.	Vägtrafiklagen	65
6 kap.	Användning av fordon	65
1.3.	Lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg	67
1.4.	Lagen om tillståndspliktig godtrafik på väg	67
1.5.	Lagen om koncession för fordonsbesiktning	67
1.6.	Strafflagen	70
2 a kap.	Om böter, förvandlingsstraff och ordningsbot	70
23 kap.	Om trafikbrott	70
1.7.	Lagen om skatt på motorfordon	71
1.8.	Lagen om fordonsskatt	72
1.9.	Bilskattelagen	72
1.10.	Miljöskyddlagen	73
1.11.	Lagen om bränsleavgift	73
1.12.	Trafikförsäkringslagen	74
1.13.	Lagen om parkeringsbot	74

1.14.	Lagen om Fordonsförvaltningscentralen.....	75
2.	Närmare bestämmelser	75
3.	Ikraftträdande.....	75
4.	Lagstiftningsordning	75
4.1.	Inledning	75
4.2.	Noggrannhet i fråga om bemyndiganden att utfärda förordningar	76
4.3.	Näringsfrihet	76
4.4.	Offentliga förvaltningsuppgifter	77
4.5.	Hemfrid.....	77
4.6.	Bedömning av lagstiftningsordningen	78
LAGFÖRSLAGEN.....		79
	Fordonslag.....	79
	om ändring av vägtrafiklagen	105
	om ändring av 5 och 6 § lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg.....	108
	om ändring av 2 § lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg.....	109
	om ändring av lagen om koncession för fordonsbesiktning.....	109
	om ändring av strafflagen.....	111
	om ändring av lagen om skatt på motorfordon	112
	om ändring av lagen om fordonsskatt	113
	om ändring av bilskattelagen.....	114
	om ändring av 13 och 116 § lagen om miljöskydd.....	115
	om ändring av lagen om bränsleavgift.....	115
	om ändring av trafikförsäkringslagen.....	116
	om ändring av 1 och 8 § lagen om parkeringsbot.....	117
	om ändring av 2 § lagen om Fordonsförvaltningscentralen	117
BILAGA.....		119
PARALLELLTEXTER.....		119
	om ändring av vägtrafiklagen	119
	om ändring av 5 och 6 § lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg.....	128
	om ändring av 2 § lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg.....	129
	om ändring av lagen om koncession för fordonsbesiktning.....	130
	om ändring av strafflagen.....	134
	om ändring av lagen om skatt på motorfordon	136
	om ändring av lagen om fordonsskatt	138
	om ändring av bilskattelagen.....	139
	om ändring av 13 och 116 § lagen om miljöskyddslag	141
	om ändring av lagen om bränsleavgift.....	142
	om ändring av trafikförsäkringslagen.....	144
	om ändring av 1 och 8 § lagen om parkeringsbot.....	144
	om ändring av 2 § lagen om Fordonsförvaltningscentralen	145

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Utvecklingen av fordonslagstiftningen

Bestämmelser om fordon utfärdades för första gången 1922 i förordningen angående automobiltrafik (237/1922). I samma förordning ingick också bestämmelser om trafikregler, vägmärken, körkort och förarundervisning samt om villkoren för yrkesmässig vägtrafik. Den första lagen som gällde saken var lagen om trafik med motorfordon (156/1926).

Bestämmelserna om trafiken har därefter utvecklats ett flertal gånger. Regleringsnivån har i enlighet med de för tidsperioden karakteristiska principerna ändrats så att på 1950-talet utfärdades bestämmelser om fordon, körkort, förarundervisning och förarexamen samt om tillståndspliktig vägtrafik genom motorfordonsförordningen (330/1957) och närmare bestämmelser genom beslut av det dåvarande ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena. Bestämmelser om trafikbeteende ingick i förordningen om vägtrafik (331/1957). Lagen om vägtrafik (143/1957) var fram till 1981 närmast en ramlag och först detta år lyftes bestämmelserna om medborgarnas rättigheter och skyldigheter upp till lagnivå i den nya vägtrafiklagen (267/1981). Samtidigt intogs i fordonsförordningen (233/1982) vissa bestämmelser om användning av fordon som är betydelsefulla med tanke på styrningen av medborgarnas beteende, t.ex. bestämmelser om fordonsvisa hastighetsbegränsningar, största tillåtna mått och massa, belastning av fordon samt användningen av vinter- och dubbdäck. År 1992 lyftes nästan alla krav på fordon och användningen, registreringen och besiktningen av dem till förordningsnivå; i december 1992 utfärdades förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992), nedan konstruktions- och utrustningsförordningen, förordningen om användning av for-

don på väg (1257/1992), nedan användningsförordningen, förordningen om registrering av fordon (1598/1995), nedan registreringsförordningen, och förordningen om besiktning av fordon (1702/1992), nedan besiktningförordningen. I 2 a § vägtrafiklagen intogs grundläggande definitioner på fordon. I 83, 83 a och 83 b § bestäms på en allmän nivå om fordons konstruktion och utrustning, i 84 § om godkännande, besiktning och registrering, i 85 § om ansvaret för fordons skick och i 96 § om förhindrande av fordons användning bl.a. på grund av fel eller brister.

Fordonstekniska krav och tillsynen över dem

De krav som ställs på fordon gäller i första hand fordonstillverkare, i Finland i praktiken tillverkare av lastbilar, släpvagnar samt buss- och taxikarosser, samt sådana som importerar fordon. Största delen av fordonen importeras av importörer som befullmäktigats av tillverkarna. En liten del av fordonen importeras antingen av privata kommersiella importörer eller av privatpersoner som importerar enskilda fordon för eget bruk. Att fordonet uppfyller kraven övervakas delvis av Fordonsförvaltningscentralen i samband med typgodkännande och typbesiktning och delvis av besiktningsväsendet i samband med registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Att fordonet fortgående uppfyller kraven övervakas i samband med periodiska besiktningar och vägkontroller.

I bestämmelserna om fordon har man stegvis övergått till att använda hänvisningsteknik, dvs. att en viss egenskap eller del hos fordonet skall uppfylla kraven i ett visst direktiv eller motsvarande E-reglemente eller vara EG-typgodkänd enligt sagda direktiv eller motsvarande E-reglemente. Systemet för typgodkännande beskrivs närmare nedan.

Allt sedan avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan EES, trädde i kraft vid ingången av 1994 har direktiven publicerats i Europeiska gemenskapens, nedan EG eller gemenskapen, officiella tidning på finska och svenska. Sedan gemenskapen

anslöt sig till Genèveöverenskommelsen 1998 publiceras även alla de E-reglementen som gemenskapen antagit i EG:s officiella tidning på alla gemenskapsspråk.

Besiktning av fordon

Syftet med fordonsbesiktning är att främja trafiksäkerheten och minska de miljöskador som trafiken orsakar samt att övervaka skatter som gäller fordon och trafikförsäkringspremier.

Ordnande av besiktningsverksamhet

I Finland inleddes besiktningen av fordon 1922. För närvarande ingår bestämmelser om bedrivande av besiktningsverksamhet i lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998). Besiktningar av fordon får utföras endast av den som har koncession därtill. Koncession skall beviljas en sökande som är tillförlitlig, sakkunnig, solvent och oberoende. Sökanden skall även kunna säkerställa att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och att kunderna bemöts lika samt sörja för behövlig datasekretess. Koncession beviljas på basis av ansökan antingen enbart för årsbesiktningar eller för alla typer av besiktningar, med undantag för typbesiktningar och EG-typgodkännanden. Fordonsförvaltningscentralen utövar tillsyn över de besiktningsställen som fått koncession.

Om utbildningen av personer som utför fordonsbesiktningar bestäms i nämnda lag om koncession för fordonsbesiktningar och i trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal (201/1999).

Besiktningslag

Typbesiktning förrättas för att klassificera en ny fordonstyp och för att konstatera om fordonstypen till sin konstruktion och utrustning samt sina mått och övriga egenskaper överensstämmer med gällande bestämmelser. Typbesiktningen utförs av Fordonsförvaltningscentralen.

Registreringsbesiktning förrättas för att klassificera ett enskilt fordon. Vid besiktningen konstateras de uppgifter som är nöd-

vändiga för registreringen av fordonet samt kontrolleras om fordonet till sitt skick är säkert och till sina mått och sin utrustning överensstämmer med gällande bestämmelser.

Kopplingsbesiktning förrättas för godkännande av koppling mellan ett dragfordon och ett eller flera släpfordon. Ändringsbesiktning förrättas för att ändringar av ett fordon skall kunna godkännas och de uppgifter om ett fordon som antecknats i registret skall kunna ändras eller kompletteras.

Årsbesiktning är en besiktning av ett registrerat fordon, som skall förrättas med bestämda mellanrum och vid vilken fordonets skick och de uppgifter om fordonet som antecknats i registret kontrolleras. Personbilar som används i privat trafik skall besiktigas första gången senast tre år efter den dag då fordonet togs i bruk, andra gången senast fem år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast den dag som motsvarar dagen för ibruktagandet. Lastbilar, bussar, paketbilar, personbilar som används i tillståndspliktig trafik samt släpvagnar vars totalmassa överstiger 3,5 ton skall besiktigas första gången senast ett år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast den dag som motsvarar dagen för ibruktagandet. En lätt släpvagn behöver inte föras till årsbesiktning. Motorcyklar och andra fordon i kategori L behöver inte heller föras till årsbesiktning.

Utförande av årsbesiktning

Vid årsbesiktningen konstateras för identifiering av fordonet dess registreringsstecken och tillverkningsnummer. De tekniska uppgifter som antecknats om fordonet i registerutdraget och andra tillämpliga uppgifter kontrolleras. Dessutom kontrolleras att eventuell skatt eller avgift för fordonet inte har försummats och att trafikförsäkringspremien för ett fordon för vilket föreligger trafikförsäkringsskyldighet har betalats. Vid besiktningen kontrolleras att fordonet och dess utrustning är i ett sådant skick som gällande bestämmelser anger, att fordonet är säkert i trafiken och att fordonet inte medför onödig olägenhet för miljön. Vid besiktningen skall i fråga om bilen och släpvagnen kontrolleras de komponenter som nämns i rådets direktiv 96/96/EG

om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, nedan besiktningsdirektivet. Ett fordon skall godkännas vid besiktningen, om det inte har upptäckts sådana fel eller brister på det som anges som orsak till underkännande i direktivet och det heller inte beträffande övriga komponenter som skall kontrolleras har upptäckts några sådana fel eller brister som är betydande med tanke på trafiksäkerheten eller miljön. Ett fordon skall också godkännas, om ett fel eller en brist som konstaterats på det endast medför obetydlig fara eller olägenhet och kan rättas till genom en enkel justeringsåtgärd eller utbyte av en del. Om ett fordon inte kan godkännas skall det underkännas vid besiktningen. Om felet eller bristen medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön, skall fordonet dessutom ges körförbud. Ett fordon som underkänts och getts körförbud vid besiktningen får inte användas i trafik förrän felet eller bristen har avhjälpits och fordonet har godkänts vid en efterkontroll, en ny årsbesiktning eller en registreringsbesiktning.

År 2001 påbörjades 1,99 miljoner årsbesiktningar. Vid årsbesiktningarna underkändes 27 % av bilarna. Den andel fordon som underkänns vid årsbesiktningen har de senaste åren varit 26—28 %, medan den ännu 1996 var under 20 %. Utöver årsbesiktningar utfördes ca 100 000 andra besiktningar 2001.

Registrering av fordon

Fordon som används i trafik skall med vissa sällsynta undantag registreras. Avsikten med registreringen är att ge fordonet ett individualiserande och synligt tecken med hjälp av vilket användningen av fordonet kan övervakas. Om registreringsskyldigheten bestäms i 84 § vägtrafiklagen och i registreringsförordningen. Fordonets ägare skall anmäla fordonet till registret och samtidigt sitt namn, adress och fordonets användningsändamål. Ägaren kan samtidigt anmäla vem som innehar bilen om fordonet i huvudsak används av någon annan än ägaren. I samband med registreringen antecknas fordonets individualiseringsuppgifter och tekniska data i registret. De kan antecknas i registret redan

före registreringen om det är fråga om ett typgodkänt fordon och tillverkaren eller importören förhandsanmäler fordonet. Under fordonets användningstid antecknas ändringar av ägare och innehavare i registret, ändringar av tekniska data samt ändringar beträffande försäkring och beskattning. Fordonet kan tillfälligt tas bort ur registret och slutgiltigt avregistreras i samband med skrotning av fordonet.

I fordonsregistret fanns i slutet av 2001 3,7 miljoner fordon. Av dessa var 2 481 000 bilar, 605 000 släpvagnar, 332 000 traktorer, 102 000 motorcyklar och 103 000 mopeder.

Kontroll av fordon i trafik

Den tekniska kontroll av fordons skick som görs i samband med trafikövervakningen har långa traditioner i Finland. Verksamheten ankommer i första hand på polisen. Enligt 21 § polislagen (493/1995) får en polisman befalla att ett fordon skall stannas bl.a. om detta är nödvändigt för övervakning som hänför sig till användningen av fordonet. Enligt 93 § vägtrafiklagen skall fordon stannas på tecken av polisman. Föraren är skyldig att iaktta de påbud som en polisman ger för granskning av fordonets skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet. Enligt 96 § vägtrafiklagen kan en polisman förhindra fordonets användning i trafik genom att avlägsna registerbeteckningarna och omhändertaga registerutdraget eller med andra erforderliga medel om fordonets konstruktion, utrustning eller skick inte uppfyller föreskrivna krav eller om fordonet inte på behörigt sätt besiktigats eller registrerats. Om en bristfällighet i fordonet inte orsakar omedelbar fara för trafiksäkerheten kan en polisman utan att förhindra fordonets användning utsätta en tid, inom vilken bristfälligheten skall avhjälpas. Polismannen kan samtidigt bestämma att fordonet skall besiktigas.

Polis-, tull- och gränsbevakningsmyndigheterna samarbetar i anslutning till övervakningen av trafiken. Enligt 97 § 2 mom. vägtrafiklagen har en tullman och en gränsbevakningsman i tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning samma befogenheter som en polisman har enligt 93—96 §.

Därmed har utöver en polisman även en tull- och gränsbevakningsman rätt att stanna ett fordon.

Polis-, tull- och gränsbevakningsmyndigheterna utför fordonsteknisk trafikövervakning antingen ensamma eller på så sätt att personer som utför besiktningar är med som sakkunnighjälp. Härvid stannar polis-, tull-, eller gränsbevakningsmannen fordonet och den person som utför besiktningar granskar fordonets tekniska skick. Polis-, tull-, eller gränsbevakningsmannen beslutar om de åtgärder som skall vidtas på basis av de fel och bristfälligheter som upptäckts på fordonet. Fordonsförvaltningscentralen har med villiga besiktningsställen ingått avtal om deltagande i trafikövervakningen och den betalar årligen en ersättning för kontrollverksamheten. Besiktningsställena samt polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet kommer sinsemellan överens om tillsynstillfällena.

Besiktningsställena sänder rapporter över de kontroller som polisen och besiktningsmännen utfört tillsammans till Fordonsförvaltningscentralen. Åren 1996—2001 har besiktningsmännen årligen kontrollerat 10 000—15 000 fordon i anslutning till trafikövervakningen. Av dessa var mer än hälften lastbilar och tunga släpvagnar.

Rörliga polisen utför årligen ca 60 000 kontroller av tunga fordon i trafik. Dessa omfattar bl.a. kontroller av transporter av farliga ämnen, övervakningen av kör- och vilotider samt de tekniska kontroller av fordon i vilka även besiktningsmännen deltar. Rörliga polisen kontrollerar årligen ca 280 000 andra fordon (paketbilar, personbilar, motorcyklar och mopeder). Trafikövervakningen utförs i huvudsak av rörliga polisen som är den riksomfattande enhet inom polisen som specialiserat sig på just detta. Av de lokala polisernas arbetstid går mindre än tio procent till trafikövervakning.

Enligt arbetsfördelningen mellan tullverket och gränsbevakningsväsendet utför tullverket tekniska kontroller närmast av lastbilar och deras släpvagnar. År 2000 granskade tullverket ca 6 000 tunga fordon. Kontrollerna gjordes i huvudsak vid Europeiska unionens yttre gräns.

Enligt gränsbevakningsväsendet överskrider Finlands gräns årligen av över 1,2 miljoner

fordon som antingen kommer till landet eller åker ut ur landet. Gränsbevakningsväsendet för inte någon särskild statistik över de kontroller som görs av trafikdugligheten. Gränsbevakningsväsendet kontrollerar nästan enbart lätta fordon och bussar.

Fordonsförvaltningscentralen betalar på basis av den använda arbetstiden en ersättning till besiktningsföretagen för den trafikövervakning som utförts tillsammans med polisen. År 2001 var ersättningen 175 mark/timverke. Om en mobil bromsdynamometer användes vid kontrollerna betalades 250 mark för varje kontrollerat fordon. Tilläggsersättning betalas endast för kontroller av lastbilar och bussar samt därtill koppade släpvagnar. Till priserna fogas omsättningsskatt. Kontrollen har beroende på förhållandena samma innehåll som årsbesiktningen. Verksamheten kompletterar väl den ordinära besiktningsverksamheten och främjar trafiksäkerheten.

År 2001 hade Fordonsförvaltningscentralen avtal med 21 besiktningsföretag om deltagande i trafikövervakningen. I avtalet finns inte någon bestämmelse om antalet kontroller utan ett maximibelopp som Fordonsförvaltningscentralen betalar till besiktningsföretaget. Det totala värdet på avtalen uppgick till 1,8 miljoner mark. År 2001 granskade besiktningsmännen ca 11 200 fordon i samband med trafikövervakning, varav 7 700 var lastbilar och deras släpvagnar. Totalt 236 fordon belades med körförbud.

De kostnader som polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet har till följd av vägkontrollerna ingår i deras budgeter.

I Finland finns det inte några särskilda platser vid vägarna som är avsedda för kontroll av fordon. Kontrollerna görs på busshållsplatser och vid breddningar av vägen samt på andra parkerings- och rastplatser som upprätthålls av vägförvaltningen. Det finns ca 2 400 parkeringsplatser och 500 rastplatser. Dessa är avsedda för alla vägtrafikanter. I synnerhet i södra Finland finns det i förhållande till trafikmängderna färre områden som lämpar sig för kontroller än på andra håll i landet. Vid behov kan ett fordon dock föreläggas för en grundligare kontroll till ett närbeläget besiktningsställe. Fordonsförvaltningscentralen har ersatt besiktningsföretag

gen för dylika kontroller.

Tidigare har givits rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods och rådets direktiv 88/599/EEG om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare för vägtransporter. Till dessa direktiv hänför sig liknande statistik- och rapporteringsskyldigheter som i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen, nedan vägkontrolldirektivet. När det gäller transport av farliga ämnen sköter kommunikationsministeriet rapporteringen till kommissionen på basis av uppgifter som fås av polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet. Rapporteringen har medfört problem i synnerhet p.g.a. att de formulär som grundar sig på direktivet om transport av farligt gods är motstridiga.

Trafikförnödenheter

Enligt lagen om handel med samt installation och reparation av trafikförnödenheter (570/1978), nedan trafikförnödenhetslagen, är det förbjudet att tillverka, importera, saluföra, sälja och på annat sätt överlåta sådana trafikförnödenheter som inte uppfyller de krav som ställs på dem. I lagen ingår dessutom bestämmelser om villkoren för installation och reparation av vissa trafikförnödenheter. Bestämmelserna i lagen övervakas av Fordonsförvaltningscentralen och besiktningstillätna.

1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Systemet för typgodkännande

På fordon och deras system samt på komponenter och separata tekniska enheter tillämpas ett system för typgodkännande. Det är fråga om ett system enligt den s.k. gamla proceduren där godkännandemyndigheten godkänner en prototyp av produkten och tillverkaren sedan tillverkar en produkt i enlighet med prototypen för marknaden. Tillver-

karen ansvarar för att varje produkt motsvarar den godkända prototypen på så sätt att även inom gränserna för normala kvalitetskillnader i produktionen uppfyller produkter av sämre kvalitet de krav som ställs på produkten. Myndigheten ansvarar genom godkännandet för sin del för att prototypen uppfyller kraven och den övervakar kvaliteten på tillverkarens produktion och produktionens överensstämmelse med kraven.

Ekonomiska kommissionen för Europa ECE

Utgångspunkten för systemet för typgodkännande av fordon, system och komponenter samt separata tekniska enheter i Europa var den överenskommelse om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976), nedan Genèveöverenskommelsen, som ingicks 1958 mellan de mest betydelsefulla biltillverkarländerna och Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa ECE.

Kärnan i överenskommelsen är att eliminera hinder för handel med produkter i anslutning till fordon samt att främja fri rörlighet genom att ställa upp sådana högtstående regler som garanterar trafiksäkerheten och förhindrar olägenheter för miljön och som medför att de parter som anslutit sig till överenskommelsen inte ser något behov av att utarbeta egna nationella regler om samma sak. I överenskommelsen beskrivs systemet för typgodkännande: ansökan om typgodkännande, dokument som skall fogas till ansökan, beviljande av typgodkännande, typgodkännandeintyg, märkning av produkten med ett godkännandemärke, tillsyn över att produktionen svarar mot kraven, förfarande då tillverkaren ändrar på produkten eller då bristande överensstämmelse med kraven upptäcks samt metoder för att lösa tvister. Därefter åläggs en part som anslutit sig till avtalet att erkänna ett godkännande som en annan fördragsslutande part beviljat och förbjuds en part som anslutit sig till överenskommelsen och meddelat att den erkänner ett reglemente om en viss produkt eller egenskap att hindra att produkten tillverkas, importeras, saluförs eller används. Den part som tillämpar regle-

mentet får föreskriva att kraven i regel är gällande, tillämpa en lägre kravnivå som är lättare att tillämpa eller om den så önska inte ställa några som helst krav. Huvudsaken är att den fördragsslutande parten inte ställer hårdare krav än i reglementet.

E-reglementena är ofta detaljerade och omfattande. I reglementena finns bestämmelser om de krav som ställs på egenskaperna hos fordonets system, komponenter och separata tekniska enheter, om provtagning, testning, testanordningar och kalibreringen av dem, granskningen av testresultaten, formulär som används vid ansökande om, testning och beviljande av godkännande, gränsvärden för typgodkännande, gränsvärden som gäller vid tillsynen över produktionens kvalitet, förfarandet för godkännande och märkning av fordon, komponenter och separata tekniska enheter. Som ett resultat av hela processen beviljas E-typgodkännande för systemet, delen eller den separata tekniska enheten. Om fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte uppfyller kraven beviljas inte godkännande.

Med tanke på tillverkaren ger Genèveöverenskommelsen och de därtill anslutna E-reglementena en möjlighet att rationalisera produktionen och ansökandet om godkännande av produkterna i de fördragsslutande länderna. Om tillverkaren i ett fördragsslutande land producerar en godkänd produkt kan den vara säker på att den är godtagbar utan nya tester och nationella krav i andra länder som tillämpar reglementet i fråga.

Till Genèveöverenskommelsen har under dess över 40 år långa giltighetstid fogats 114 tekniska reglementen. Nya reglementen utvecklas hela tiden och befintliga reglementen ändras på grund av utvecklingen av dels säkerhets- och miljökraven och dels de tekniska framställningsmöjligheterna. I reglementessamlingen görs årligen 50—60 ändringar, tillägg och korrigeringar som godkänts av de fördragsslutande parterna.

I den ändring av Genèveöverenskommelsen som gjordes 1998 utökades kretsen av fördragsslutande parter så att en ekonomisk organisation, till exempel europeiska gemenskapen, kan ansluta sig som medlem och i eventuella omröstningar representera alla de medlemmar som anslutit sig till överens-

kommelsen. Gemenskapen anslöt sig till överenskommelsen och röstar numera alltså med de 15 medlemsländernas röster då nya reglementen fogas till överenskommelsen eller då gamla ändras. Samtidigt öppnades överenskommelsen för länder utanför Europa och den har tillträtts av bl.a. Japan, Australien, Turkiet, Sydafrika och Nya Zeeland. Avtalet har tillträtts av 39 stater och Europeiska gemenskapen.

Finland anslöt sig till Genèveöverenskommelsen 1976. Som godkännandemyndighet fungerade till en början det dåvarande trafikministeriet. År 1992 överfördes uppgiften på den dåvarande bilregistercentralen. Nu sköts uppgiften av Fordonsförvaltningscentralen. Den beviljar årligen 350—400 typgodkännanden för i huvudsak sådana tillverkare av inhemska fordonskomponenter och separata tekniska enheter som är inriktade på export av bildelar. De viktigaste exportprodukterna är fönster, avgasrör, katalysatorer, lampor och däck.

Europeiska gemenskapen

Europeisk gemenskapen införde ett system för typgodkännande av fordon 1970 genom rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, nedan direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar. Det första typgodkännandedirektivet gällde bilar och deras släpvagnar samt deras system, komponenter och separata tekniska enheter. Principerna i direktivet var desamma som i Genèveöverenskommelsen och till en början kopierades de särdirektiv som löd under typgodkännandedirektivet direkt ur E-reglementena. En skillnad i förhållande till Genèveöverenskommelsen var från första början den att i gemenskapen strävade man efter att typgodkänna ett komplett fordon. Ett dylikt typgodkännande kunde beviljas om fordonets alla system, komponenter och separata tekniska enheter fyllde kraven i särdirektiven.

År 1974 godkändes det andra typgodkännandedirektivet: rådets direktiv (74/150/EEG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av

jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, nedan direktivet om typgodkännande av traktorer. Principerna i direktivet är samma som i Genèveöverenskommelsen samt i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar.

Systemet för typgodkännande av fordon fungerade fram till 1990-talet på samma sätt som Genèveöverenskommelsen i Europeiska gemenskapen. Medlemsstaten erkänner ett godkännande som beviljats i en annan medlemsstat, tillåter att godkända och på behörigt sätt märkta produkter finns på marknaden och i trafiken och ställer inte strängare nationella krav på produkterna. En medlemsstat kunde nationellt antingen tillämpa kravnivån i särdirektivet, en lägre kravnivå eller inte ställa några som helst krav.

År 1992 ändrades typgodkännandedirektivet genomgående genom direktiv 92/53/EEG så, att typgodkännande av ett komplett fordon blev möjlig för personbilar från ingången av 1993. Särdirektiven, som i detta skede var 47 till antalet, ansågs tillgodose medlemsstaternas säkerhets- och miljöbehov i den mån att man kunde tillämpa principen om fri rörlighet. Medlemsstaterna skall enligt artikel 7.1 i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar för sin marknad och för trafik godkänna fordon som är typgodkända. Ikraftträdelsen sker då gemenskapen övergår till en inre marknad.

År 1992 godkändes även det tredje typgodkännandedirektivet: rådets direktiv 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, nedan direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Även i detta direktiv var målet att typgodkänna ett komplett fordon.

Harmoniseringen av kraven på fordon drevs redan i direktiven från 1992 ett steg längre så, att sedan 1996 har medlemsstaterna inte längre fått bevilja personbilar, mopeder och motorcyklar nationellt typgodkännande. Sedan 1998 har medlemsstaterna inte fått anteckna i registret eller tillåta ibruktagande av andra än typgodkända personbilar.

Sedan det reviderade direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar trädde i kraft 1993 tillämpas principen om fullständig harmonisering på komponenter och separata tekniska enheter. Medlemsstaterna skall en-

ligt artikel 7.2 i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar för marknaden och för användning godkänna sådana komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller kraven i respektive särdirektiv. Enligt samma artikel får medlemsstaterna inte för marknaden eller för användning i trafik godkänna komponenter eller separata tekniska enheter som inte uppfyller kraven i särdirektivet.

Redan före ovan nämnda tidpunkter var vissa enstaka direktiv tvingande för medlemsstaterna. Dylika direktiv som förutsatte fullständig harmonisering var framför allt särdirektiven om avgasutsläpp. Principen om fullständig harmonisering gäller i fråga om avgaser även andra fordon än personbilar. Därmed har sedan 1993 alla medlemsstater tillämpat begränsningarna för avgasutsläpp som tvingande krav även för paket- och lastbilar samt bussar.

När avtalet om europeiska ekonomiska samarbetsområdet trädde i kraft vid ingången av 1994 blev alla direktiv, inklusive typgodkännandedirektiven, bindande även för Finland.

I typgodkännandedirektiven finns många undantag från huvudregeln. För det första trädde kraven på typgodkännande och förbudet mot att registrera andra än typgodkända fordon med två års fördröjning i kraft för fordon som tillverkas i fler än ett skede. Dylika bilar är t.ex. husbilar, ambulanser och likbilar.

För det andra behöver en medlemsstat inte tillämpa kravet på typgodkännande på ett enstaka fordon. Vad som avses med ett enstaka fordon får avgöras av medlemsstaterna. Trots tolkningsfriheten är det klart att medlemsstaten inte behöver godkänna ett fordon för registrering eller användning inom sitt område om det i en annan stat godkänts som enstaka fordon på lindrigare eller avvikande villkor.

Det tredje undantaget gäller fordon i slutserier. Möjligheten till undantag beskrivs närmare i samband med detaljmotiveringen för 69 §.

Det fjärde undantaget gäller fordon som i allmänhet tillverkas i små serier för den nationella marknaden. Typgodkännande av små serier beskrivs närmare i samband med detaljmotiveringen för 30 §.

Det femte undantaget gäller sådana nya tekniska lösningar vars krav ännu inte finns i särdirektiven. Medlemsstaten kan godkänna dylika lösningar och i efterhand ansöka hos kommissionen om godkännande av medlemsstaterna. Om godkännande beviljas skall kommissionen bereda motsvarande ändring i särdirektivet.

Kommissionen bereder som bäst ett förslag till ny totalrevidering av systemet för typgodkännande. Förutom de ändringar som erhållna erfarenheter förutsätter föreslås vid revideringen att det obligatoriska typgodkännandet skall utvidgas till personbilar samt två- och trehjuliga motorfordon och till paketbilar, lastbilar och bussar, deras släpvagnar och jordbruks- och skogsbrukstraktorer. Obligatoriskt typgodkännande träder i kraft stegvis, för de sista fordonskategorierna på 2010-talet.

Besiktningsverksamhet

År 1977 gavs ett direktiv enligt vilket medlemsstaterna skulle införa en årlig besiktningsskyldighet för taxibilar, bussar, lastbilar, släpvagnar som väger mer än 3,5 ton och ambulanser. År 1996 reviderades besiktningsdirektivet så att det omfattade även person- och paketbilar, dock inte motorcyklar. Besiktningssystemet i Finland motsvarade redan tidigare i huvudsak kraven i direktivet.

I besiktningsdirektivet föreskrivs om besiktningsförrättaren, fordon som omfattas av besiktningsskyldigheten, besiktningarnas periodicitet, komponenter som skall kontrolleras vid besiktning, intyg över besiktningen och undantag som gäller besiktning.

Enligt besiktningsdirektivet skall den första besiktningen av en personbil utföras senast inom fyra år efter tidpunkten för första användning av fordonet. Därefter skall person- och paketbilar besiktigas minst vartannat år. För taxibilar, bussar, lastbilar och släpvagnar som väger över 3,5 ton föreskrivs en årlig besiktning. Medlemsstaterna skall erkänna besiktning av ett registrerat fordon som utförts i en annan medlemsstat.

Besiktningsdirektivet tillämpas på olika sätt i olika EES-stater. I Sverige har regeln varit att personbilar på samma sätt som i Finland skall besiktigas första gången tre år efter

ibruktagandet. Därefter skall de besiktigas efter två år och därefter årligen. I Danmark, Norge och Frankrike besiktigas personbilar enligt minimikravet i besiktningsdirektivet, dvs. första gången efter fyra år och därefter vartannat år.

I Holland och Storbritannien besiktigas typgodkända personbilar första gången efter tre år och därefter årligen. Om bilen inte är typgodkänd måste den besiktigas första gången i samband med registreringen och därefter tre år efter registreringen och därefter årligen. I Tyskland skall personbilar besiktigas med två års intervaller efter det att det gått tre år sedan bilen började användas. I Österrike skall alla fordon med undantag för släpvagnar som väger mindre än 3,5 ton besiktigas årligen.

I Schweiz skall taxibilar och bussar besiktigas årligen och övriga fordon första gången efter fyra år, andra gången efter tre år och därefter vartannat år.

Tekniska vägkontroller

Bakgrunden till vägkontrolldirektivet är tanken att en årlig besiktning inte anses tillräcklig för att garantera att nyttofordonen uppfyller de tekniska kraven under hela året. Genomförande av vägkontroller utgör en betydelsefull och kostnadseffektiv åtgärd som gör det möjligt att kontrollera nyttofordonens skick. Syftet med direktivet är att för att förbättra trafiksäkerheten och miljön att se till att de nyttofordon som är i trafik inom gemenskapens territorium respekterar vissa tekniska villkor som anges i besiktningsdirektivet. Vägkontrolldirektivet gäller lastbilar, bussar och släpvagnar som väger mera än 3,5 ton. I direktivet begränsas inte medlemsstaternas rätt att utföra kontroller som inte hör till direktivets tillämpningsområde.

Med tekniska vägkontroller avses en av myndigheterna inte meddelad, och därför oväntad, kontroll av de tekniska egenskaperna hos ett nyttofordon som är i trafik inom en medlemsstats territorium. Kontrollen utförs av myndigheter på allmän väg. Vägkontrollerna skall utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk. Metoden för urval av fordon

som skall kontrolleras skall baseras på ett riktat tillvägagångssätt. Detta lägger särskild vikt vid att identifiera de fordon för vilka det tycks föreligga en hög sannolikhet för att de är dåligt underhållna. Varje medlemsstat skall genomföra tillräckliga tekniska vägkontroller. Den tekniska vägkontrollen omfattar en okulärbesiktning av nyttofordonets underhållsskick vid stillastående eller en kontroll av en rapport om tidigare vägkontroll eller av besiktningssdokumenten eller en besiktning som syftar till att avslöja brister i underhållet. Kontrollen kan också vara en kombination av dessa kontroller. Kontrollen omfattar en, flera eller samtliga av följande punkter: bromsar och bromskomponenter, avgassystem, avgasernas opacitet (diesel), gasformiga utsläpp (bensin, naturgas eller flytgas), styrsystem, lampor, belysnings- och signalanordningar, hjul/däck, fjädring, chassi, färdskrivare, hastighetsbegränsande anordning samt tecken på bränsle- och oljeläckage.

Den myndighet eller den fordonskontrollant som utfört den tekniska vägkontrollen skall upprätta en rapport om kontrollen av fordonets skick. Rapporten skall återlämnas till nyttofordonets förare. Myndigheten eller fordonskontrollanten kan bestämma att nyttofordonet skall underkastas en noggrannare kontroll vid ett besiktningställe i närheten. Om det visar sig att nyttofordonet utgör en allvarlig fara för sina passagerare eller andra trafikanter får användningen av fordonet förbjudas tills de farliga fel som upptäckts har åtgärdats.

Medlemsstaterna skall vartannat år till kommissionen överlämna de uppgifter som har insamlats för de två föregående åren om antalet kontrollerade nyttofordon, indelade efter kategori och registreringsland, samt uppgifter om de punkter som kontrollerats och de fel som konstaterats.

I Sverige ansvarar de 21 polisdistrikten för den operativa verksamheten. Kontrollerna utförs i första hand av för uppgiften anställda bilinspektörer som inte har polisutbildning. Rikspolisstyrelsen koordinerar samarbetet. År 2000 kontrollerades ca 70 000 fordon i Sverige, varav de tunga fordonen var 19 000. Enligt regeringens beslut skall 120 000 fordon kontrolleras årligen. År 2001 var hälften av de fordon som kontrollerades tunga for-

don. I Sverige finns ca hundra färdiga kontrollplatser, vid vilka tekniska kontroller kan utföras. En fast bromsdynamometer och en inspektionsgrop finns vid 15 kontrollplatser. Varje testgrupp har dessutom en bullermätare och en avgasmätare. Kontrollresultaten registreras på en bärbar dator och överförs elektroniskt till fordonsregistret.

I Danmark ansvarar polisen för kontrollerna av fordon vid vägkanten, medan besiktningssmyndigheten, Statens Bilinspektion, sörjer för den tekniska undersökningen och rapporterar eventuella fel och brister till polisen som i sin tur fattar det formella beslutet om eventuella följdåtgärder; körförbud, borttagande av registreringsskyltarna och böter. I Danmark har man uppskattat att 1500 tekniska kontroller per år tillfredsställer det indirekta kravet i vägkontrolldirektivet. Dessutom kontrollerar polisen ensam ca 15 000 fordon per år vid sedvanlig trafikövervakning.

När det gäller sätten att statistikföra och räkna ut kontrollerna förekommer det uppenbara skillnader mellan olika länder och organisationer. De ovan nämnda kontrollmängderna är inte jämförbara eftersom det inte framgår av statistiken i vilken omfattning kontrollerna har räknats som en teknisk kontroll av fordonet.

1.3. Bedömning av nuläget

Regleringsnivå

Fordonsklasserna är för närvarande definierade i huvudsak i konstruktions- och utrustningsförordningen. Benämningarna på fordonsklasserna används i många andra författningar som givits för andra ändamål, t.ex. i bilskattelagen (1482/1994), lagen om skatt på motorfordon (722/1996), lagen om fordonsskatt (1111/1996) samt lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991), lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg (342/1991) och strafflagen (39/1889). När fordonsklassen de facto bestäms bl.a. på basis av skatt som uppbärs vid fordonets registrering eller användning eller på basis av trafikeringsrättigheten är det motiverat att inta de viktigaste definitionerna av fordonsklasserna i lag.

Nivån på de bestämmelser som gäller for-

don och användningen av dem skall ändras på grund av den utveckling som skett dels till följd av grundlagen och dels till följd av Finlands medlemskap i EU. Det är inte nödvändigt att bestämma i förordning av statsrådet om de tekniska krav som ställs på fordon och som ständigt ändras. Ändringar i kraven på fordon förutsätter i allmänhet inte längre politisk bedömning eftersom direktiv och ändringar av dem i regel genomförs genom nationella författningar. Dessa bestämmelser kan därför utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet i stället för genom förordning av statsrådet.

Om godkännande av fordon för trafik och om registrering skall det bestämmas i lag åtminstone till den del som bestämmelserna gäller skyldigheten att föra fordonet till kontroll eller att underkasta sig sådan och myndigheternas arbetsfördelning.

De grundläggande fri- och rättigheterna i grundlagen, i synnerhet näringsfriheten och hemfriden, förutsätter att det bestäms i lag om begränsningar i dem. Även om jäv för personer som utför offentliga förvaltningsuppgifter skall bestämmas i lag. Begränsningar av näringsfriheten gäller sådana som tillverkar, representerar tillverkare, importerar och säljer fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, liksom också teknisk tjänst (forskningsanstalt i tidigare lagstiftning). Avvikelse från bestämmelserna om hemfrid gäller alla ovan nämnda och dessutom fordonens ägare, innehavare och förare. För att kunna övervaka bestämmelserna skall myndigheterna och de som bemyndigats därtill få uppgifter om faktorer som omfattas av affärs- och yrkeshemligheten och överlåta dem vidare. Om erhållande och överlåtande av dylika uppgifter skall också bestämmas i lag.

Besiktungsverksamhet

Periodiska besiktningar av fordon i Finland utförs på det sätt som förutsatts i besiktningdirektivet. Till denna del finns det inte något behov av att ändra besiktningssystemet. Bestämmelserna om utförande av besiktningar ingår dock i förordning och därför motsvarar regleringsnivån inte den nuvaran-

de grundlagen. Enligt 80 § i grundlagen skall genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. I beslut om godkännande, underkännande och körförbud är det fråga om utövande av offentlig makt. I lagen om koncession för fordonsbesiktning har bland de faktorer som säkerställer en god förvaltning för närvarande endast beaktats möjligheten att söka rättelse och iakttagande av bestämmelserna om jäv.

Om förbud mot användning av ett fordon till följd av försummelser av skatter och avgifter för fordon och om kontroll av avgifterna i samband med besiktningen bestäms för närvarande på olika sätt och delvis bristfälligt. Det föreslås att bestämmelserna i olika skattelagar förenhetligas så att ett fordon utan särskild åtgärd är belagt med användningsförbud om en till betalning förfallen skatt eller avgift för fordonet inte har betalats. Också om kontrollen av användningsförbud till följd av försummelser av betalningen av skatter och avgifter vid besiktningen skall det finnas enhetliga bestämmelser i olika skattelagar.

Tekniska vägkontroller

Det nuvarande förfarandet i Finland enligt vilket polisen, tullverket eller gränsbevakningsväsendet utför vägkontroller antingen ensamma eller tillsammans med besiktningssmän uppfyller de krav som ställs i besiktningdirektivet, med undantag för den rapport som skall ges till föraren och den mätning av avgasutsläppen som inte har gjorts i Finland. De kontroller som polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet utför är i allmänhet helhetskontroller, av vilka den tekniska kontrollen av fordonet utgör en del. För en grundligare teknisk kontroll av fordon har polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet inte tillräcklig sakkunskap. Därför har i synnerhet till polisens och tullens hjälp använts sakkunniga från besiktningstilläna. Polisen och tullverket har varit nöjda med samarbetet med besiktningstilläna. Det är motiverat att alljämt låta besiktningstilläna delta i vägkontrollerna. Det finns dock i nuvarande lagstiftning inte några bestämmelser

om att personer som utför besiktningar skall delta som sakkunniga vid vägkontroller. Förfarandet baserar sig i hög grad på den praxis som uppkom då alla personer som utförde besiktningar fortfarande var tjänstemän vid bilregistercentralen.

Fordonsförvaltningscentralen finansierar besiktningsställes och besiktningsmännens deltagande i tekniska vägkontroller. Finansieringen har inte ordnats på ett tillfredsställande sätt. För närvarande täcks de utgifter som vägkontrollerna orsakar Fordonsförvaltningscentralen med det överskott som uppkommer av verkets avgiftsbelagda verksamhet. Verksamhet som är gratis vid Fordonsförvaltningscentralen är förutom vägkontrollerna även bl.a. tillsynen över installation och reparation av trafikförnödenheter eller handel med dessa samt tillsynen över bilskolor och forskningsverksamhet i anslutning till trafiksäkerheten. Att vägkontrollerna finansieras med överskottet från den avgiftsbelagda verksamheten förutsätter att ett tillräckligt stort överskott uppkommer årligen. Om det inte uppkommer tillräckligt stort överskott blir man tvungen att skära ner den avgiftsfria verksamheten eller att budgetföra utgifterna. Besiktningsbranschen är missnöjd den nuvarande nivån på ersättningarna, vilket i någon mån har minskat intresset för att delta i vägkontrollerna.

De tekniska kontroller som olika myndigheter utför statistikförs för närvarande inte på ett enhetligt sätt. Endast tullverket och besiktningsställes för statistik över det antal fordon som de kontrollerat. Besiktningsställes för även statistik över de fel och brister som konstaterats i de fordon som de kontrollerat samt de fordon som fått körförbud. Vägkontrolldirektivet förutsätter att det förs statistik över de fordon som kontrollerats och över de fel och brister som konstaterats på dem. Uppgifterna skall tillställas kommissionen vartannat år.

Enligt vägkontrolldirektivet skall medlemsstaterna utföra ett tillräckligt antal vägkontroller. Det är skäl att utöka antalet tekniska kontroller av nyttofordon i någon mån. Samtidigt skall dock antalet kontroller av andra fordon hållas på minst nuvarande nivå.

2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

2.1. Mål och medel

Propositionens mål

Propositionens mål är att genomföra vägkontrolldirektivet. Genom propositionen samlas också bestämmelserna om fordon i fordonslagen så att det i samma lag och i med stöd av den givna bestämmelser bestäms om klassificeringen av fordon och om de tekniska kraven samt om de olika skedena vid godkännandet av fordon för trafik och övervakningen av trafikdugligheten. Målet är att göra lagstiftningen konsekventare, klarare och mera överskådlig för användaren.

Genom förslaget till fordonslag genomförs dessutom vissa reformer som främjar trafiksäkerheten, effektiviserar trafikövervakningen och minskar de olägenheter som trafiken har för miljön. Genom förslaget genomförs på behörigt sätt de typgodkännandedirektiv som tidigare genomförts delvis bristfälligt vad gäller författningsnivån.

I propositionen beaktas de krav i grundlagen som gäller regleringen av de grundläggande rättigheterna, utövande av offentlig makt och författningsnivån.

Författningarnas målgrupper

Den differentiering av lagstiftningen som beskrivs i punkt 1.1. gagnar användarperspektivet. Användaren hittar de författningar som gäller honom eller henne i "egna" lagar, förordningar eller beslut.

Ett fordonets livscykel omfattar tre olika skeden som kräver reglering. Det första skedet är ibruktagandet av fordonet, antingen som nytt eller till följd av ett ägarbyte, en släpvagnskoppling eller en ändring av konstruktionen. Detta skede omfattar typgodkännande eller typregistrering av fordonet, registrerings-, kopplings- och ändringsbesiktning samt registrering. Det andra skedet är den periodiska tillsynen över fordonets trafikduglighet och stickprovskontrollen på väg. Bestämmelserna om dessa skeden gäller i huvudsak fordonens ägare och innehavare, reparationsverkstäder, polisen, besiktnings-

väsendet och Fordonsförvaltningscentralen samt i fråga om typgodkännande, registreringsbesiktning och registrering fordonstillverkare, representanter för tillverkarna och fordonshandeln.

Det tredje skedet är den sedvanliga användningen av fordon i trafik. Bestämmelserna om fordonets användning i trafik gäller dagliga eller i varje fall ofta återkommande handlingar. Dessa bestämmelser gäller i huvudsak fordonens förare och den polis som övervakar trafiken.

Den föreslagna lagen skall omfatta de bestämmelser som de två första skedena förutsätter. Bestämmelserna om användning av fordon i trafik skall alltså ingå i vägtrafiklagen.

Medel för att uppnå målen

För att uppnå de nämnda målen föreslås att det stiftas en fordonslag. I den intas bestämmelser om klassificering av fordon, krav som ställs på fordon, typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, godkännandemyndigheterna, teknisk tjänst, villkoren för användning av fordon i trafik, registrering, besiktning och teknisk vägkontroll av fordon samt tillsyn över handeln med komponenter och separata tekniska enheter. Dessutom ändras 13 andra lagar så att det inte finns inkonsekvenser i författningarna.

2.2. De viktigaste förslagen

Klassificering av fordon

I de definitioner av fordonskategorierna som intas i fordonslagen börjar man tillämpa de kategorier uttryckta med bokstäver och siffror som används i direktiv och europeiska överenskommelser och reglementen, t.ex. M₁ eller O₄, och på detta sätt anges exakt vilket slag av fordon det är fråga om, för hur många personer det är avsett och hur mycket det väger. Motsvarande finska generella benämning anges inom parentes. Sådana definitioner som enbart används i skattelagarna överförs till nämnda lagar.

Den inkonsekvent använda benämningen "motorfordon" slopas. Den övergripande be-

nämningen "motordrivet fordon" ersätter denna på de flesta ställen. I vissa fall ersätts den av benämningen "bil". På grund av denna ändring preciseras lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg, lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg, 23 kap. strafflagen, lagen om skatt på motorfordon, lagen om fordonsskatt, bilskattelagen, miljöskyddslagen (86/2000), lagen om bränsleavgift (337/1993) och lagen om parkeringsbot (248/1970).

Krav på fordon

De allmänna kraven som ställs på fordon har nästan samma innehåll i fordonslagen som i vägtrafiklagen. Detaljerade bestämmelser om fordons konstruktion och utrustning utfärdas genom tre förordningar av kommunikationsministeriet. Av dessa gäller den första bilar och deras släpvagnar, den andra två- och trehjuliga fordon samt deras sido- och släpvagnar och den tredje traktorer, motorredskap, terrängfordon och deras släpvagnar och släpanordningar.

Vid beredningen av lagförslaget reflekterades över att i fordonslagen införa förbudet att använda taxameter i andra fordon än taxibil. Syftet skulle ha varit att klarare skilja åt arbetsfördelningen mellan taxibilar och små bussar samt konsumentskydd. Till lagförslaget har dock inte bifogats en proposition om förbud. Det skulle ha varit problematiskt bland annat gällande näringsfrihet, egenomskydd och konkurrens och det skulle ha varit svårt att definiera den förbjudna anordningen. Det finns andra medel att lösa möjligtvis uppkommande problem. Det är meningen att i andra stadganden och med stöd av lagen givna förordningar klargöra arbetsfördelningen.

Typgodkännande

I lagen intas de villkor som ingår i typgodkännandedirektiven och som gäller sökande och beviljande av typgodkännande, vägran att bevilja typgodkännande, påvisande av överensstämmelse med kraven, åtgärder vid oförenlighet med kraven och den tekniska tjänst som används vid typgodkännande.

Besiktning och registrering av fordon

Viktiga bestämmelser om besiktning tas på det sätt som grundlagen förutsätter in i lag. Bestämmelserna om kontroll av skatter och avgifter för fordon i samband med besiktningen preciseras så att en periodisk besiktning inte i regel skall få inledas om fordonet är belagt med användningsförbud därför att skatter eller avgifter för fordonet eller trafikförsäkringspremien har försummats. Samtidigt förenhetligas de bestämmelser i lagen om fordonsskatt, lagen om skatt på motorfordon, bilskattelagen och lagen om bränsleavgift som gäller användningsförbud vid försummelse av betalning av skatter eller avgifter och besiktningsförrättarens skyldighet att i samband med en periodisk besiktning kontrollera ett användningsförbud som beror på försummelse av skatter eller avgifter.

Allmänna bestämmelser om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning, liksom även om registrering av fordon, skall ingå i lagen. Närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet. Avsikten är inte att göra några väsentliga ändringar i registreringssystemet.

Teknisk vägkontroll av fordon

I lagen skall ingå bestämmelser om förrättaren av tekniska vägkontroller och om innehållet i dem, stoppande av fordon, kontrollantens rättigheter, förbud mot användning av ett kontrollerat fordon, föreläggande om kontrollbesiktning samt om den rapport som skall ges till fordonets förare. Vid tekniska vägkontroller av fordon kontrolleras i fråga om fordon som använts i trafik fordonets skick och de uppgifter om fordonet som antecknats i registret. Kontrollen utförs i den omfattning som fordonskontrollanten anser vara ändamålsenlig. Kontrollen kan också gälla fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller på Åland. Fordonsföraren är skyldig att tillåta att kontrollen utförs och iaktta kontrollantens order. Den som utför kontrollen har rätt att utan hinder av föraren ta sig in i fordonet och vid behov framföra det. Tekniska vägkontroller utförs i allmänhet utan förhandsanmälan på vägar som avses i vägtrafiklagen. Om vägkontrollen ut-

förs i närheten av ett besiktningsställe, kan fordonet föreläggas för kontroll till besiktningsstället. Även i andra fall kan en polisman, tullman eller gränsbevakningsman förelägga fordonet för kontrollbesiktning till ett närbeläget besiktningsställe.

Om det vid en teknisk vägkontroll konstateras att ett fordon orsakar direkt fara för passagerarna i bilen eller för andra vägtrafikanter eller betydande olägenhet för miljön kan en polisman, tullman eller gränsbevakningsman belägga fordonet med körförbud och förhindra att fordonet används.

Kontrollerna utförs i enlighet med nuvarande praxis av polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet. Fordonsförvaltningscentralen har till uppgift att ordna den sakkunnighjälp som behövs vid kontrollerna genom att komma överens med besiktningsställen om att personer som utför besiktningar skall delta i kontrollerna. I lagen bestäms dessutom om utbyte av information och annat samarbete med myndigheter i andra stater och landskapet Åland samt om internationell rapportering om kontrollerna.

Det föreslås att de kostnader som åsamkas Fordonsförvaltningscentralen till följd av de tekniska vägkontrollerna skall täckas med en avgift för besiktningsverksamheten som upp bärs av dem som har koncession för besiktning. Polisens, tullverkets och gränsbevakningsväsendets kostnader för vägkontrollverksamheten skall ingå i budgeten för dessa anstalter.

Handel med, installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter

Bestämmelserna om trafikförnödenheter ingår i huvudsak i den föreslagna lagens allmänna bestämmelser om att en produkt som är avsedd för användning i trafik och som tillverkas, importeras eller saluförs skall uppfylla de krav som ställs på den. Dessutom intas i lagen de viktigaste bestämmelserna om installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter som ingår i trafikförnödenhetslagen, förordningen om handel med och installering och reparation av trafikförnödenheter (9/1979), nedan trafikförnödenhetsförordningen, och trafik-

ministeriets beslut om villkor gällande tillstånd för installation och reparation av trafikförnödenheter (817/1992), nedan trafikförnödenhetsbeslutet.

Huvudsakliga ändringar

I denna reform är det i huvudsak fråga om en ändring av strukturen på den lagstiftning som gäller fordon och om ändringar av författningsnivån som föranleds av grundlagen. Vid beredningen av lagförslaget har man försökt undvika betydande ändringar av innehållet. Utöver de helt nya bestämmelserna om tekniska vägkontroller av fordon har det dock också ansetts ändamålsenligt att ta in vissa andra ändringar av innehållet i detta förslag. De mest betydelsefulla av dessa är slopandet av benämningen "motorfordon" och ersättandet av den med "motordrivet fordon", ändringen av definitionen och åldersgränsen för museifordon, ersättningen av typbesiktning förfarandet med ett nationellt typgodkännande, erkännandet av typgodkännande av små serier, förbudet mot att inleda besiktning om fordonet har belagts med användningsförbud till följd av försummelser av betalningen av skatter eller avgifter, utvidgningen av rätten till förhandsanmälan till andra än representanter för fordonstillverkare, regleringen av handeln med cyklar och systemet för återkallelse av fordon, skyldigheten för fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören att meddela myndigheterna sådana specialanvisningar som behövs vid besiktning samt utsträckningen av tvånget att använda bilbälten till att gälla baksätet på paketbilar.

Övriga författningar

I vägtrafiklagen görs närmast de ändringar som föranleds av de bestämmelser som intas i fordonslagen.

I de paragrafer i strafflagen som gäller äventyrande av trafiksäkerheten föreslås att brott mot bestämmelserna i den föreslagna fordonslagen och föreskrifter som utfärdats med stöd av den skall vara straffbart. I den paragraf i strafflagen som gäller förseelsebot föreslås att det som grund för boten tas hänsyn till brott mot vägtrafiklagen eller mot be-

stämmelser givna med stöd av den och dessutom även tas hänsyn till den föreslagna fordonslagen eller bestämmelser som givits med stöd av den.

Det föreslås att det till lagen om koncession för fordonsbesiktning fogas bestämmelser om iakttagande av god förvaltning i besiktningsverksamheten. Till lagen fogas en bestämmelse om att besiktningsföretaget skall vara en i Finland registrerad juridisk person. Fordonsförvaltningscentralens tjänstemän får rätt att delta som tekniska sakkunniga vid tekniska vägkontroller av fordon då syftet med deltagandet är att övervaka utförandet av besiktningsställets besiktningsuppgifter. Det föreslås också att det till lagen fogas en bestämmelse om den avgift för besiktningsverksamheten som Fordonsförvaltningscentralen uppbär av innehavarna av koncession för fordonsbesiktning. Med avgiften täcks de årliga kostnader som Fordonsförvaltningscentralen åsamkas för utvecklandet av besiktningsverksamheten och stödfunktioner, för tillsynen över besiktningsverksamheten, för förande av ett register över fordon för koncessionshavarnas besiktningsuppgifter samt för uppgifterna i anslutning till tekniska vägkontroller. Avgiften för besiktningsverksamheten ersätter den utvecklingsavgift för besiktningsverksamheten, den avgift för tillsynen och den avgift för fordonsregisteranvändningstiden som uppbärs av koncessionshavarna och som det bestäms om i kommunikationsministeriets förordning om Fordonsförvaltningscentralens avgifter.

Till lagen om Fordonsförvaltningscentralen fogas en bestämmelse om att ämbetsverket skall sköta uppgifter i anslutning till vägkontroller.

Det föreslås att lagen om skatt på motorfordon, lagen om fordonsskatt, bilskattelagen och lagen om bränsleavgift ändras så att ett fordon inte får användas i trafik om en till betalning förfallen skatt eller avgift inte har betalats. Besiktningsförrättaren är skyldig att före en periodisk besiktning kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud till följd av försummelse av en skatt eller avgift. Ett fordon anses vara belagt med användningsförbud om det i ett register över fordon finns en anteckning om att skatten försumrats, om inte någon annan utredning

företes.

Hänvisningarna i nämnda lagar och i lagen om parkeringsbot till fordonsklassificeringen enligt vägtrafiklagen eller med stöd av den utfärdade bestämmelser ändras till en hänvisning till fordonslagen eller med stöd av den utfärdade bestämmelser.

I trafikförsäkringslagen (279/1959) intas en ny paragraf enligt vilken besiktningsförrättarna är skyldig att före besiktningen kontrollera att trafikförsäkringspremien har betalats.

I miljöskyddslagen föreslås att de förändringar görs som ändringarna av klassificeringen av fordon förutsätter.

3. Propositionens verkningar

3.1. Ekonomiska verkningar

Förslagen i propositionen, med undantag för förslagen gällande tekniska vägkontroller, har inte några betydande nya ekonomiska verkningar.

Uppgifterna i anslutning till de tekniska vägkontrollerna kommer att öka Fordonsförvaltningscentralens kostnader. Fordonsförvaltningscentralen är ett nettobudgeterat ämbetsverk vars utgifter täcks med inkomsterna av den avgiftsbelagda verksamheten. De utgifter som uppkommer till följd av de tekniska vägkontrollerna, av vilka den största delen består av ersättningar till besiktningsställena för att deras personal deltar i kontrollerna, täcks med en avgift för besiktningsverksamheten.

Den ersättning som betalades till besiktningsställena uppgick 2001 till ca 1,8 miljoner mark. Ersättningen är lika stor, dvs. 300 000 euro, också 2002. Den utvecklingsavgift för besiktningsverksamheten, den avgift för tillsyn och den avgift för fordonsregisteranvändningstiden som uppbärs av koncessionshavare uppgår 2002 till 0,80 euro för varje besiktning som utförts under föregående månad. De kostnader som Fordonsförvaltningscentralen åsamkas till följd av de tekniska vägkontrollerna har för närvarande inte alls intagits i ovan nämnda avgift, utan de täcks av överskott från avgiftsbelagd verksamhet. Enbart på basis av det antal fordon som för närvarande kontrolleras vid tekniska vägkontroller, ersättningsnivån och antalet

besiktningar borde avgiften för besiktningsverksamheten höjas med 0,14 euro räknat med kostadsnivån för år 2002. I uppskattningen har prisförändringar till följd av förhandlingar mellan Fordonsförvaltningscentralen och besiktningsföretagaren inte beaktats och inte heller det att kontrollerna i fortsättningen kommer i högre grad att riktas på tyngre fordon. Även mätningen av avgasutsläppen med avgasmätare och tryckningen av formulär för rapporteringen samt uppgifter i anslutning till administrationen orsakar extra utgifter.

Då hänsyn tas till strukturförändringen av vägkontrollerna, höjningen av kostadsnivån och förbättringen av Fordonsförvaltningscentralens resultat, kan man uppskatta att kostnaden per besiktning är 1,11 euro år 2003. I detta ingår inte ett ökat antal vägkontroller. Besiktningsverksamheten betalar inte ännu sig själv. Ungefär 2,9 miljoner euro skulle samlas in som ersättning för besiktningsverksamhet.

Koncessionshavarna överför avgiften för besiktningsverksamheten på sina kundpriser. Koncessionshavarna kan fritt prissätta sina besiktningstjänster. Det genomsnittliga priset för besiktning av en bensindriven person- eller paketbil är för närvarande 37 euro och för besiktning av en dieseldriven lastbil 68—73 euro. Sålunda uppkommer ett tryck på att höja de nuvarande besiktningspriserna med under en procent.

Det är meningen att utöka antalet kontroller i försättningen och utökningen skulle genomföras på två, tre år. Utökningen kräver dock ytterligare resurser för rörliga polisen. Tyngdpunkten för dess verksamhet ändras så, att i synnerhet när det gäller tunga fordon kontrolleras bromsarna med hjälp av en bromsdynamometer och avgasutsläppen med hjälp av en avgasmätare oftare än för närvarande.

3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Förslaget omfattar inte inrättande av nya myndighetsorganisationer. De krav som gäller den tekniska tjänsten preciseras, men ändringarna är små i förhållande till nuvarande praxis. Propositionen innehåller dock exakta-

re krav än för närvarande när det gäller tillsynen över att både den tekniska tjänsten och produktionen uppfyller kraven. Uppfyllandet av kraven ökar i någon mån Fordonsförvaltningscentralens arbete.

De uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller som enligt förslaget skall ankomma på Fordonsförvaltningscentralen förutsätter inte att ytterligare personal anställs.

Polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet utför tekniska vägkontroller av fordon antingen ensamma eller så att en person som har rätt att utföra besiktningar är teknisk sakkunnig. Vid kontroll av nyttofordon skall fordonets förare få en rapport av bestämd form. Ifyllandet av rapporteringsformuläret medför ytterligare arbete för den polisman, tullman eller gränsbevakningsman som utför kontrollen.

Att den som har koncession för besiktning fungerar som teknisk sakkunnig vid tekniska vägkontroller ger en möjlighet att utöka arbetet och inkomsterna särskilt vid sådana tidpunkter då efterfrågan på besiktningstjänster är mindre. Detta kan underlätta tillgången till besiktningstjänster på sådana områden där besiktningsmängden är liten.

3.3. Verknningar för medborgarna

Förslagen har inte några verknningar för medborgarna. Genom de periodiska fordonsbesiktningarna och tekniska vägkontrollerna försöker man säkerställa att de fordon som används i trafik hela tiden är i tekniskt tillräckligt bra skick, vilket inverkar på den allmänna trafiksäkerheten. Tekniska vägkontroller kan också utföras på sådana fordon som inte behöver utsättas för periodiska besiktningar. Genom de tekniska vägkontrollerna försöker man också säkerställa att de som idkar lastbils- och busstrafik inte kan få konkurrensfördelar av att de i trafiken använder fordon som är dåligt underhållna och i alltför dåligt skick.

De tekniska vägkontrollerna skall utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk. Metoden för urval av fordon som skall kontrolleras skall baseras på ett riktat tillvägagångssätt. Detta lägger särskild vikt vid att identifiera

de fordon för vilka det tycks föreligga en hög sannolikhet för att de är dåligt underhållna. Kontrollerna skall utföras så att de inte medför onödig försening eller annat oskäligt men för den som kontrolleras.

3.4. Verknningar i fråga om trafiksäkerhet och miljö

Ökningen av antalet vägkontroller och en noggrannare reglering av kontrollerna förbättrar förutsättningarna för att hitta trafikfarliga eller förorenande fordon samt att kräva att de repareras eller förbjuds att användas i trafik. Regleringen av handeln med cyklar gagnar föraren och förbättrar trafiksäkerheten till den del som användningen av bristfälligt utrustade cyklar minskar i trafiken. Med det föreslagna återkallningssystemet effektiveras elimineringen av fel och brister som äventyrar säkerheten och belastar miljön.

4. Beredningen av propositionen

Lagförslaget har i samarbete med Fordonsförvaltningscentralen beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. De förslag som gäller periodiska besiktningar och tekniska vägkontroller har betetts av en arbetsgrupp som tillsatts av kommunikationsministeriet. Arbetsgruppen hade till uppgift att bereda ett förslag till genomförande av vägkontrolldirektivet. Arbetsgruppen beaktade i sitt arbete den övergripande revideringen av fordonslagstiftningen som bereds som bäst.

I arbetsgruppen fanns representanter för kommunikationsministeriet, finansministeriet, inrikesministeriet, Fordonsförvaltningscentralen, tullstyrelsen, Finlands Bilbesiktning Ab och Privata Besiktningsställenas Förbund rf samt en gemensam representant för Finlands Lastbilsförbund rf och Linja-autoliitto ry.

Utlåtande om propositionen har begärts av justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, handels- och industriministeriet, social- och hälsovårdsministeriet samt miljöministeriet, Fordonsförvaltningscentralen, rörliga polisen,

tullverket, gränsbevakningsväsendet, konsumentverket, konkurrensverket, Vägförvaltningen, tekniska tjänster som anlitats i samband med typgodkännande, Finlands Kommunförbund, trafiksäkerhetsorganisationer, besiktningsorganisationen och Finlands Bilbesiktning Ab, organisationer och företag som företräder tillverkning, import och reparation av samt handel med fordon, komponenter och separata tekniska enheter samt organisationer som företräder fordonstrafik.

I utlåtandena har lämnats förslag till ändringar i lagförslagen och motiveringen till dem. Förslagen har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen. I synnerhet regleringen av de grundläggande fri- och rättigheterna och god förvaltningssed har kompletterats.

Kommunikationsministeriet har ordnat flera informations- och diskussionsmöten om de periodiska besiktningarna och vägkontrollerna samt om annan revidering av fordonslagstiftningen.

5. Samband med Europeiska gemenskapens lagstiftning och internationella fördrag

Genom förslaget till fordonslag genomförs de tre typgodkännandedirektiven exaktare än för närvarande.

Genom bestämmelserna om tekniska vägkontroller genomförs delvis vägkontrolldirektivet. Direktivet gäller endast nyttofordon. Till skillnad från direktivet skall fordonslagen gälla teknisk vägkontroll av samtliga fordon som används i trafik. Vägkontrolldirektivet skall genomföras på nationell nivå senast 10 augusti 2002. De nuvarande bestämmelserna i vägtrafiklagen om övervakningen av trafikdugligheten hos fordon på väg uppfyller delvis de krav som ställs i vägkontrolldirektivet.

Besiktningsdirektivet gäller besiktningar av

fordon. Besiktningssystemet i Finland uppfyller de krav som ställs i besiktningsdirektivet. Vid beredningen av förslaget har kraven i besiktningsdirektivet beaktats. Genom förslaget genomförs också bestämmelserna i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (FördrS 35/2001).

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

I augusti 2002 gavs separat regeringens proposition om ändring av vägtrafiklagen ((RP 103/2002 rd). I den föreslås att vägtrafiklagens 89 § ändras så att plikt att använda skyddshjälm vid färd med motordrivet fordon utvidgas att gälla även personer vars ålder under 15 år.

I denna propositionen föreslås att vägtrafiklagens 89 § 1 mom. preciseras så att den motsvarar fordonsklassificeringarna i den föreslagna fordonslagen. Den tidigare givna propositionen bör tas i beaktande då denna senare proposition behandlas.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2003 och avses bli behandlad i samband med den. De utökade tekniska vägkontrollerna medför ökade kostnader för Fordonsförvaltningscentralen, polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet. De ringa tilläggskostnader som förorsakas polisen, tullen och gränsbevakningen, täcks av respektive budget. Den effektiverade tillsynen över produktionens överensstämmelse, de tekniska tjänsterna, tillverkningen och importen av samt handeln med fordon, komponenter och separata tekniska enheter samt installations- och reparationsverksamheten i fråga om komponenter och separata tekniska enheter liksom tillsynen över återkallningsverksamheten medför också smärre merkostnader närmast för Fordonsförvaltningscentralen.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1.1. Fordonslag

1 kap. Allmänna bestämmelser

I kapitlet föreslås bestämmelser om lagens tillämpningsområde, definitioner av de viktigaste benämningarna i lagen samt allmänna säkerhetskrav för fordon, skyldighet att avhjälpa brister och fel i fordon, villkor för ändring av fordon liksom förutsättningar för att fordon, komponenter och separata tekniska enheter skall godkännas för trafik. I kapitlet bestäms också om vem som ansvarar för fordons skick och besiktning. De senare kapitlen innehåller mera detaljerade bestämmelser om det som på ett allmänt plan föreskrivs i 1 kap.

1 §. *Tillämpningsområde.* Enligt 1 mom. gäller lagen i princip klassificering, konstruktion, manöverorgan, utrustning och miljöegenskaper hos fordon som används på i vägtrafiklagen avsedda vägar och på andra platser, dvs. överallt. Lagen gäller dessutom godkännande av fordon eller fordonstyper för trafik, registrering samt övervakning av fordons trafikduglighet, dvs. periodiska och andra besiktningar som behövs för kontroll av fordons skick och de uppgifter som antecknats i registret samt för ändring av uppgifterna.

Enligt 2 mom. gäller lagen också tekniska vägkontroller av fordon som använts i trafik.

Bestämmelserna om fordons konstruktion, säkerhetsutrustning och miljöegenskaper tas huvudsakligen in från vägtrafiklagen. Bestämmelserna om godkännande av fordon för trafik, registrering och besiktningar tas in delvis från vägtrafiklagen och delvis från registreringsförordningen och besiktningsförordningen. Bestämmelserna om tekniska vägkontroller grundar sig i sin tur på vägkontrolldirektivet.

Enligt 3 mom. omfattar tillämpningsområdet sådana trafikförnödenheter och cyklar i fråga om vilka tekniska egenskaper eller godkännandemärkningar föreskrivs i for-

donslagen eller med stöd av den. I enlighet med de benämningar som direktivet förutsätter ersätts *trafikförnödenheter* med *komponenter och separata tekniska enheter*. Lagen gäller import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse samt installation och reparation i fråga om dessa och cyklar.

Med undantag av tillägget om cyklar motsvarar innehållet i 3 mom. tillämpningsområdet för trafikförnödenhetslagen.

Enligt 4 mom. skall lagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den tillämpas på militärfordon, om inte något annat bestäms genom förordning av försvarsministeriet. Militärfordon definieras i 3 § 5 punkten. Enligt gällande förordningar om fordons konstruktion och utrustning samt användning på vägar tillämpas bestämmelserna på militärfordon så som bestäms i militärfordonsförordningen (560/1992) eller med stöd av den. Avsikten är att vända på konstellationen så, att fordonslagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den i princip skall tillämpas även på militärfordon. Genom förordning av försvarsministeriet kan dock föreskrivas undantag för fordon som används särskilt för militära syften, bl.a. pansrade fordon och bandfordon. Största delen av de fordon som försvaret använder har sedvanlig konstruktion, och på dem bör således den nya lagen och författningar som utfärdas med stöd av den tillämpas, inbegripet förutsättningar för godkännande för trafik och övervakning av trafikdugligheten. Försvarsmakten hyr också fordon för krigsövningar. Det är då motiverat att fordonen uppfyller allmänna säkerhets- och miljökrav.

Genom övergångsbestämmelser säkerställs att gällande bestämmelser i militärfordonsförordningen tillämpas tills den förordning av försvarsministeriet som avses här har trätt i kraft.

2 §. *Fordon utanför tillämpningsområdet.* Det föreslagna tillämpningsområdet motsvarar principerna i 92 § vägtrafiklagen. Enligt 1 mom. skall lagens bestämmelser inte tillämpas på fordon som används uteslutande på ett

område som avstängts för allmän trafik. Avstängda områden som avspärras med stängslar, bommar, kedjor eller motsvarande är arbetsplatser samt fabriks-, hamn- och lagerområden liksom stängda banor för tävlingskörning och specialsträckor för rallyn. I andra meningen förutsätts dock att också fordon som används på dessa områden skall uppfylla de allmänna säkerhetskraven enligt 4 § 1 och 2 mom., dvs. vara trygga för föraren och passagerarna samt vara sådana att de inte medför fara och är lätta att manövrera i normala kör-situationer. På fordonen skall dessutom tillämpas vad som i 9 §, till den del paragrafen gäller ansvarsfördelning bestäms om ansvar för fordonets registrering, skick och besiktning, i 84 § om förhindrande av att fordon används, i 86 § om skyldighet att reparera fordon och i 96 § om straff. Den ändrade ordalydelsen och förteckningen över tillämpliga bestämmelser förtydligar den gällande situationen, som i viss mån lämnar utrymme för tolkningar.

Med iakttagande av avgränsningen i 1 § 2 mom. konstruktions- och utrustningsförordningen föreslås i 2 mom. att färd- och hjälpmedel för handikappade skall falla utanför tillämpningsområdet, förutsatt att de har en effekt på högst 1 kW och att hastigheten inte överskrider 15 km/h. Sådana anordningar planeras oftast individuellt. Det är omöjligt och med hänsyn till effekt- och hastighetsbegränsningarna onödigt att tillämpa enhetliga krav i fråga om dem. I momentet utesluts även sparkstöttingar och lekredskap förutsatt att de inte har en motor. Lekredskap är bl.a. sparkcyklar, backbilar och trampbilar. Om en sparkcykel förses med motor skall fordonslagen och bestämmelser som utfärdas med stöd av den tillämpas på sparkcykeln. Det gäller då närmast att undersöka om en sparkcykel med motor uppfyller de krav som gäller för mopeder.

3 §. *Definitioner.* Bestämmelser om klassificering av fordon finns närvarande huvudsakligen i konstruktions- och utrustningsförordningen. Det föreslås att bestämmelserna om klassificering höjs till lagnivå till den del klassificering av fordon används i någon annan lag.

I 1—5 punkten föreslås en grundläggande klassificering av fordon på en högre nivå.

Definitionerna motsvarar huvudsakligen definitionerna i 2 a § vägtrafiklagen.

Enligt 1 punkten avses med fordon en anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor.

Enligt 2 punkten avses med motordrivet fordon ett fordon som drivs med maskinkraft. Det föreslås att definitionen av motordrivet fordon förenklas så att benämningen *motorfordon* slopas som en överflödigt gradering som kan vara missvisande. Motordrivna fordon är enligt vägtrafiklagen motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängfordon. Bilar, motorcyklar och mopeder, vilka är betydligt vanligare än traktorer, motorredskap och terrängfordon, är i sin tur undergrupper till motorfordon. I annan lagstiftning, t.ex. i författningar om fordonsbeskattning och fordonsförsäkring, har *motorfordon* definierats särskilt så att innehållet motsvarar *motordrivet fordon* enligt vägtrafiklagen och den nya fordonslagen. Enligt förslaget avses med motordrivna fordon bilar, motorcyklar och mopeder samt fordon i kategori L som inte hör till dessa grupper liksom traktorer, motorredskap och terrängfordon.

Enligt 3 punkten avses med släpfordon ett fordon som kopplas till ett annat fordon och som inte är avsett att vara självgående. Till exempel en bil som dras på grund av motorskada är alltså inte ett släpfordon enligt definitionen. Skillnaden jämfört med 2 a § vägtrafiklagen är att ett släpfordon också kan kopplas till ett annat släpfordon, medan ett släpfordon enligt den gällande lagen är ett fordon som kopplas till ett motordrivet fordon. Ändringen föranleds av s.k. modulkombinationer. Modulkombinationer kan bildas genom att den egentliga släpvagnen kopplas till en påhängsvagn som kopplats till en bil eller genom att en påhängsvagn kopplas till en medelaxelsläpvagn (dolly) som kopplats till en bil. Släpfordon är släpvagnar och släpanordningar.

Enligt 4 punkten avses med utryckningsfordon, i likhet med 2 a § vägtrafiklagen, ett motordrivet fordon som är utrustat med särskilda ljus- och ljudsignalanordningar. Utryckningsfordon är räddnings-, polis-, militärpolis- och ambulansbilar samt motsvarande andra fordon och fordon som av gränsbevakningsväsendet eller tullverket används i

tjänsten.

Enligt 5 punkten avses med militärfordon ett fordon som innehas av försvarsmakten samt fordon som är avsedda för Förenta Nationernas fredsbevarande verksamhet och som befinner sig i Finland. Definitionen motsvarar definitionen i 2 a § vägtrafiklagen, dock med den skillnaden att det inte längre förutsätts att fordonet innehas varaktigt av försvarsmakten. Försvarsmakten hyr fordon t.ex. för krigsövningar, vilket innebär att de inte innehas varaktigt av försvarsmakten.

I 6 punkten definieras EES-stat. Definitionen täcker medlemsstaterna i Europeiska unionen samt övriga fördragsslutande stater i avtalet om Europeiska samarbetsområdet, dvs. Norge, Island och Liechtenstein.

Enligt 7 punkten avses med register ett register över fordon.

I 8 punkten definieras typgodkännande. Med typgodkännande avses ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de tekniska kraven. Typgodkännandet kan basera sig på Genèveöverenskommelsen eller ett direktiv om EG-typgodkännande eller vara nationellt typgodkännande. Typgodkännande kan också vara nationellt beviljat typgodkännande av små serier. I 5 kap. föreslås närmare bestämmelser om typgodkännande. Det föreslås att typbesiktning enligt den gällande besiktningsförfordningen slopas, dvs. typbesiktning där ett fordon inte typgodkänns utan där man bara konstaterar bristfälligheterna hos det.

I 9 punkten definieras etappvis typgodkännande. Med etappvis typgodkännande avses ett förfarande där en godkännandemyndighet ensam eller tillsammans med en typgodkännandemyndighet i en annan EES-stat certifierar att en ej färdigbyggd eller färdigbyggd fordonstyp, enligt byggnadsstadiet, uppfyller de för den gällande tekniska kraven enligt direktivet.

I 10 punkten definieras registreringsbesiktning. Med registreringsbesiktning avses kontroll som utförs för att klassificera ett enskilt fordon och där de uppgifter som är nödvändiga för registreringen av fordonet konstateras samt där det kontrolleras om fordonet till sitt skick är säkert samt till sin konstruktion,

sina mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna. Definitionen motsvarar den gällande definitionen i besiktningsförfordningen.

I 11 punkten definieras kopplingsbesiktning. Med kopplingsbesiktning avses i enlighet med besiktningsförfordningen kontroll som utförs för godkännande av koppling mellan ett dragfordon och ett eller flera släpfordon.

I 12 punkten definieras ändringsbesiktning i enlighet med besiktningsförfordningen. Med ändringsbesiktning avses kontroll som utförs för att ändringar av ett fordon skall kunna godkännas och de uppgifter om ett fordon som antecknats i registret skall kunna ändras eller kompletteras.

I 13 punkten definieras periodisk besiktning. Med periodisk besiktning avses föreskrivna regelbundet återkommande kontroller under användningen av ett fordons skick och de uppgifter som antecknats i registret.

I 14 punkten definieras tekniska vägkontroller. Med teknisk vägkontroll avses kontroll på väg av sådana fordons skick som används i vägtrafik och de uppgifter om fordonen som antecknats i registret.

I 15 punkten definieras registrering. Avsikten är att definitionen skall vara övergripande, dvs. syfta på både de faser som föregår registreringen, den "egentliga" registreringen av ägande, ändringar av registeruppgifterna medan fordonet används och avregistreringen. Faser som föregår registreringen är oftast sådan anteckning av typuppgifter i ett register över typuppgifter som beskrivs nedan samt den förhandsanmälan av fordons tekniska uppgifter och identifieringsuppgifter som definieras i 17 punkten. Den egentliga registreringen sker när ägaren registeranmäls. Under den tid fordonet används kan t.ex. ägaren och innehavaren, adresser och försäkringsbolag ändras samt tekniska ändringar göras i fordonet.

I 16 punkten föreslås en definition av första registrering, vilken stämmer överens med registreringsförfordningen. Med första registrering avses registrering av ett fordon i Finland första gången.

I 17 punkten definieras förhandsanmälan som lämnande av uppgifter om ett nytt fordon till den som för ett register över fordon

före den första registreringen.

I 18 punkten definieras system med tillämpning av direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar. Med system avses ett fordonets apparatur, såsom broms eller avgasreningssystem eller inredningsdetaljer, som utgör en väsentlig del av fordonet och som i allmänhet inte kan lösgröras i separata komponenter. I vidaste bemärkelse betraktas som system t.ex. karosseriet i en buss jämte säten, dörrar, fönster samt el- och värmeanordningar.

I 19 punkten definieras på motsvarande sätt fordonets komponent som en anordning avsedd som en del av ett fordon, t.ex. en strålkastare, som kan lösgröras eller installeras i fordonet och typgodkännas särskilt.

I 20 punkten definieras separat teknisk enhet. Med separat teknisk enhet avses en anordning avsedd som en del av ett fordon, t.ex. underkörningsskydd, och som hänför sig till en viss fordonstyp och kan typgodkännas särskilt eller som en del av den aktuella fordonstypen. Dessutom avses en från fordonet fristående anordning som används i trafik, t.ex. reflex för fotgängare, skyddshjälm eller skyddsanordning för barn. I fråga om från fordonet fristående anordningar är definitionen vidare än den snäva definitionen i typgodkännandedirektivet. Utvidgningen har ansetts vara nödvändig för att benämningen delvis skall kunna användas för att ersätta "trafikförmödenhet" enligt den gällande nationella lagstiftningen.

I 21 punkten definieras tillverkare av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter. Definitionen motsvarar definitionerna i typgodkännandedirektivet och besiktningsförordningen. Tillverkaren svarar inför den myndighet som meddelar typgodkännande för samtliga faktorer i samband med förfarandet vid typgodkännande samt för överensstämmelsen i produktionen. Tillverkaren kan anlita underleverantörer för en del av produktionen. Tillverkaren behöver således inte delta i alla faser för tillverkning av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter.

I 22 punkten definieras tillverkarens representant. Definitionen baserar sig på typgodkännandedirektivet och besiktningsförordningen. Som tillverkarens representant be-

traktas en i det finska företags- och organisationsdatasystemet införd sammanslutning som bedriver handel med eller import av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter och som befullmäktigats av tillverkaren och som får tillgång till tekniska uppgifter som hänför sig till ett fordon, en komponents och en separat teknisk enhets konstruktion och utrustning och som är ett villkor för godkännande. En tillverkare kan ha flera representanter i Finland. Alla personer eller företag som importerar eller säljer fordon, komponenter eller separata tekniska enheter är däremot inte sådana representanter för tillverkaren som avses i lagen, om de inte befullmäktigats av tillverkaren. Med tanke på säkerställandet och övervakningen av att fordon, komponenter och separata tekniska enheter är säkra och stämmer överens med kraven är det viktigt att tillverkarens representant får tillgång till alla de tekniska uppgifter som utgör villkor för godkännande.

4 §. *Allmänna säkerhetskrav för fordon.* I paragrafen föreslås i enlighet med 83 § 1 och 2 mom. vägtrafiklagen bestämmelser om fordonets konstruktion, utrustning, manövrerbarhet och manöveranordningar. Det föreslås dock att ordalydelsen i 1 mom. förenklas och utvidgas till att gälla alla fordon i stället för fordon som används i vägtrafik. Det är inte fråga om någon egentlig ändring av innehållet, utan tillämpningsområdet förtydligas i enlighet med 92 § vägtrafiklagen. Den första meningen i momentet innebär i praktiken att säkerheten tryggas för dem som befinner sig inne i ett fordon, den andra meningen att fordonet inte medför onödig fara för utomstående. Till första meningen fogas ett krav på att fordonet skall lämpa sig för trafik. Med detta avses bl.a. att fordonets fönster inte får vara täckta av snö eller is och att fordonet inte får vara lastat så att det stör föraren.

I 2 mom. bestäms om fordonets manövrerbarhet och manöveranordningar. Innehållet i kraven ändras inte jämfört med vad som förutsätts i vägtrafiklagen. Kravet på att manöveranordningar, mätare och kontrollampor inte får skilja sig från motsvarande system i andra fordon som hör till samma kategori så mycket att därigenom kan uppkomma olägenhet eller fara innebär bl.a. att pedalerna i en bil skall finnas i en viss sedvanlig ord-

ning, att broms- och kopplingspedalen på motorcyklar skall finnas på de sidor man vant sig vid i Finland och Europa och att spakar och pedaler i vissa motorredskap fungerar enhetligt.

Tillsammans med bestämmelsen om tillämpningsområde i 2 § 1 mom. innebär de föreslagna bestämmelserna ett mera individualiserat krav än för närvarande gällande säker konstruktion och utrustning för fordon som används på områden som avspärrats för allmän trafik samt ett nytt krav gällande sådana fordons manöverbarhet och manöveranordningar.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till 4 kap., som innehåller mera detaljerade bestämmelser om krav på fordons säkerhet.

5 §. *Skyldighet att avhjälpa brister och fel.* I lagen föreslås bli bestämt att ett fordon inte får användas i trafik, om fel eller brister upptäcks i dess konstruktion eller utrustning. Motsvarande förbud jämte skyldighet att avhjälpa brister och fel i ett fordon finns för närvarande i 44 § besiktningsförrordningen. Förbudet skall dock inte gälla under resan konstaterade bristfälligheter eller fel som med hänsyn till förhållandena är att anse som ringa och som sannolikt har uppstått under resan och som inte har kunnat observeras och avhjälpas av föraren omedelbart eller inte utan betydande olägenhet kan avhjälpas under resan. Också denna lindring motsvarar bestämmelsen i besiktningsförrordningen. Bestämmelsen höjs till lagnivå, eftersom den gäller en skyldighet som föreskrivs för medborgarna och rätt att avvika från den.

6 §. *Godkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter för trafik.* I 1 mom. föreslås bli bestämt att ett motordrivet fordon och ett släpfordon som är lämpat att kopplas till det eller dess släpvagn inte får användas i trafik, om fordonet inte godkänts för trafik på behörigt sätt. Detta grundläggande krav stämmer delvis överens med gällande 84 § vägtrafiklagen. Enligt momentet förutsätter användningsrätten att fordonstypen eller det enskilda fordonet har godkänts. Uttrycket "på behörigt sätt" innebär både att vad som i respektive fall är godkännande på behörigt sätt föreskrivs i detalj nedan och att det är möjligt att låta bli att kräva särskilt godkännande för sådana for-

donskategorier i fråga om vilka något godkännande inte förutsätts därför att de har en låg hastighet eller används i ringa utsträckning i vägtrafik.

I 2 mom. föreslås bli bestämt att sådana komponenter, enskilda tekniska enheter och cyklar som inte stämmer överens med denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den och som inte försetts med godkännandemärkning enligt dessa bestämmelser inte skall få importeras till landet i försäljningssyfte eller tillverkas för försäljning i Finland, saluföras eller säljas eller annars överlåtas eller tas i bruk i trafik. Bestämmelsen motsvarar 2 § trafikförmödenhetslagen kompletterad med förbud mot tillverkning och import av samt handel med cyklar som inte stämmer överens med kraven. Även import, tillverkning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse av cyklar skall börja omfattas av myndighetstillsyn. För närvarande förekommer inte någon sådan övervakning, eftersom skyldigheten att registrera eller besiktiga inte gäller cyklar. Övervakningen av handeln med cyklar inleds efter en tvåårig övergångsperiod så att de nya bestämmelsernas retroaktiva verkan kan undvikas för sådana cyklar som tillverkas eller importeras till landet innan lagen i övrigt trätt i kraft. En övergångsperiod behövs också för anskaffningen av de resurser som behövs för tillsynen.

Trots den princip om näringsfrihet som anges i grundlagen är det nödvändigt att förbjuda handel med sådana komponenter, separata tekniska enheter och cyklar som avses här, för det första därför att produkterna kan vara skadliga för konsumenterna eller andra och för det andra därför att en konsument trots allt inte får ta i bruk i trafik felaktiga komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar eller komponenter, separat tekniska enheter eller cyklar som inte uppfyller kraven, även om han eller hon inte nödvändigtvis är medveten om att produkterna inte stämmer överens med kraven. Eventuell övervakning utförs för närvarande först i samband med att cykeln används i trafik, vilket inte kan anses vara tillbörligt med tanke på trafiksäkerheten eller konsumentskyddet.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till 5, 7 och 10 kap., vilka innehåller detaljerade be-

stämmelser om de allmänna kraven och förbuden i paragrafen. I de nämnda kapitlen föreskrivs också om befogade avvikelser från kraven och förbuden.

7 §. *Ändring av fordons konstruktion, konstruerande av fordon och istandsättning av skadade fordon.* I 1 mom. föreslås för tydlighetens skull en allmän bestämmelse, enligt vilken konstruktionen hos ett fordon som används i trafik inte efter ibruktagandet får ändras så, att fordonet inte längre uppfyller kraven. Det är en populär hobby att konstruera fordon på olika sätt. I vissa fall har behovet att ändra sin grund i viljan att ändra fordonet så att det bättre lämpar sig för användarens behov.

Förbudet i bestämmelsen behövs därför att de krav som uppställs på fordon baserar sig på säkerhets- och miljöbehov som ansetts vara nödvändiga, och det finns inte någon orsak att tillåta att fordonen försämrats från den nivå som bestämmelserna förutsätter. Förbudet har ansetts vara nödvändigt trots att en del av de önskade ändringarna inte nödvändigtvis äventyrar säkerheten för någon annan än den som använder fordonet. Bestämmelserna syftar också till att skapa säkerhet för användaren. Dessutom gäller att också sådana fordon som ändrats för eget bruk i allmänhet i något skede säljs till en annan användare, vars säkerhet också måste ombesörjas.

Genom förordning av kommunikationsministeriet kan utfärdas bestämmelser om smärre undantag från det ändringsförbud som föreslås i 1 mom. I förordningen beaktas dels fordonsbyggarnas behov, dels bevarandet av säkerheten och miljöegenskaperna på en tillräcklig nivå, som trots allt i vissa fall är något lägre än den ursprungliga nivån. I momentet intas också en bestämmelse enligt vilken enskilt godkännande skall utföras och fordonet skall företes till registreringsbesiktning och antecknas i registret som ett konstruerat fordon eller som ett konstruerat och ändrat fordon, om 50 % eller mer av fordonets ursprungliga komponenter byts ut. Bestämmelsen tas in i lagen därför att det genom den i själva verket bestäms om skatt. Dessutom hänvisas till att om bilskatt för konstruerade fordon bestämt i bilskattelagen.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning

av kommunikationsministeriet utfärda bestämmelser om andelen komponenter och komponenthelheter enligt 1 mom. i fordon. Det är inte nödvändigt att bestämmelser om dessa komponenter tas in i lagen, eftersom avsikten är att utan prövning av ändamålsenligheten föreskriva att andelarna skall motsvara komponenternas genomsnittliga andelar av fordonets värde. Genom förordning av kommunikationsministeriet skall dessutom kunna utfärdas bestämmelser om ändring av fordons konstruktion, istandsättning och konstruerande av fordon. Det är viktigt för i första hand bilbeskattningen och tillsynen över övervakningen att det anges exakta marginaler för i vilken utsträckning ett defekt eller skadat fordon får istandsättas och repareras utan att det ändras till ett nytt skattepliktigt fordon, och hur man skall förfara vid istandsättning av ett fordon i sådan grad att det kan anses att det blivit ett helt nytt fordon.

8 §. *Registrering och besiktning av fordon.* I 1 mom. föreslås en allmän bestämmelse om registrering och besiktning. Ett motordrivet fordon som används i trafik och en släpvagn som kopplas till det eller dess släpvagn skall registreras och besiktigas på behörigt sätt. På motsvarande sätt gäller att ett fordon som inte registrerats eller besiktigats på behörigt sätt inte får användas i trafik.

Körförbud gäller automatiskt för fordon som t.ex. inte genomgått periodisk besiktning inom föreskriven tid eller som inte besiktigats efter att ha undergått sådana ändringar som förutsätter besiktning. Bestämmelsen motsvarar delvis gällande 84 § vägtrafiklagen. Undantag från registrerings- och besiktningsskyldighet skall kunna föreskrivas i lag eller med stöd av lag.

I 2 mom. hänvisas till 6—8 kap., som innehåller detaljerade bestämmelser om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning, registrering och periodisk besiktning.

9 §. *Ansvar för fordons skick, registrering och besiktning.* I paragrafen intas bestämmelser som motsvarar 85 § vägtrafiklagen. Bestämmelserna gäller ansvarsfördelningen mellan fordonets ägare, innehavare och förare i fråga om fordonets skick och besiktning. I 1 mom. föreskrivs allmänt att å ena sidan fordonets ägare eller innehavare och å andra sidan föraren ansvarar för att fordon som om-

fattas av registreringskyldighet och som inte registrerats inte används i trafik och för att fordonet är besiktigat och trafikdugligt.

I 2 *mom.* bibehålls arbetsgivarens ansvar för fordonets trafikduglighet och underhåll, om fordonet framförs av arbetstagare i ägarens eller innehavarens tjänst. Däremot gäller att föraren omedelbart skall underrätta arbetsgivaren om bristfälligheter som han eller hon observerat i fordonets skick och som han eller hon inte själv kan avhjälpa.

I 85 § vägtrafiklagen föreslås en hänvisning till fordonslagen samtidigt som bestämmelsen om ansvarsfördelningen slopas.

2 kap. **Grundläggande klassificering av fordon**

I kapitlet föreslås en grundläggande klassificering av fordon, som behövs för att bestämmelserna i den nya lagen samt i många andra lagar och förordningar skall kunna riktas till fordonen i fråga. I kapitlet intas definitionerna av bil, moped, motorcykel, trehjulig, fyrhjulig, traktor, trafiktraktor, motorredskap, terrängfordon, släpvagn, släpanordning och fordon utan motor enligt konstruktions- och utrustningsförordningen. Vissa definitioner, i synnerhet definitionerna av moped och fyrhjulig, ändras samtidigt så att de motsvarar definitionerna i direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Definitionerna av övriga fordonskategorier motsvarar direkt definitionerna i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar, i nämnda direktiv om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon eller i direktivet om typgodkännande av traktorer.

10 §. *Bil.* Definitionen av bil i 1 *mom.* motsvarar definitionen i 3 § konstruktions- och utrustningsförordningen, som i sin tur motsvarar både definitionen i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar och definitionen i bilaga 7 till ECE:s rekommendationssamling om fordons konstruktion R.E.3. Bilar är fordon i kategori M, dvs. för persontransport avsedda motordrivna fordon med minst fyra hjul, och fordon i kategori N, dvs. motsvarande motordrivna fordon avsedda för godstransport. Det föreslås att den nuvarande minimihastigheten 30 km/h sänks enligt

nämnda internationella definitioner till 25 km/h. Ändringen har inte någon praktisk betydelse, eftersom det inte tillverkas några fordon med en minimihastighet på 25—30 km/h.

Som bil betraktas inte ett fordon med fyra hjul som med stöd av 13 § hänförs till kategorin för två- och trehjuliga motorfordon, dvs. kategori L (s.k. fyrhjulingar) eller som med stöd av 14 eller 15 § betraktas som traktor eller motorredskap.

I 2 *mom.* ingår närmare definitioner av personbil, buss, paketbil och lastbil. De föreslagna definitionerna motsvarar definitionerna i konstruktions- och utrustningsförordningen. Definitionerna används bl.a. i bestämmelserna om körkort, hastighetsbegränsningar, tillståndspliktig vägtrafik och beskattning av fordon. Fordon i kategori M och N indelas i klasser i enlighet med definitionerna i konstruktions- och utrustningsförordningen och nämnda internationella definitioner.

I 3 *mom.* bekräftar principen om att utrustningen, t.ex. kran, betongpump och serviceutrustning, i fordon tillverkade för en specialuppgift skall jämföras med gods. Enligt totalmassan klassificeras således t.ex. en kranbil som ett fordon i kategori N₂ eller N₃. Kranutrustningen ingår då i totalmassan.

I 4 *mom.* bemyndigas kommunikationsministeriet att vid behov genom förordning utfärda närmare bestämmelser om klasserna för fordon i kategori M och N. I momentet hänvisas också till bilskattelagen, där 23 och 24 § innehåller en definition av paketbilar som är berättigade till nedsatt skatt. I kommunikationsministeriets förordning hänvisas i fråga om vissa detaljerade definitioner av fordon samt deras komponenter och egenskaper till direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar samt till 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. I direktivet indelas t.ex. bussar i klasser enligt användningsområde, antalet våningar och passagerarantalet, och lastbilar enligt om de används eller inte används för att dra släpvagn.

11 §. *Moped.* Definitionen av moped följer

definitionen i 5 § konstruktions- och utrustningsförordningen ändrad så att den motsvarar definitionen i direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. I 1 mom. betraktas som moped ett tvåhjuligt (kategori L_{1e}) och ett trehjuligt (kategori L_{2e}) motordrivet fordon, vars största konstruktiva hastighet är högst 45 km/h. I enlighet med direktivet begränsas mopedens slagvolym eller effekt i 2 och 3 mom. till 50 cm³ eller 4 kW. I paragrafen definieras också moped med låg effekt, vars största konstruktiva hastighet är högst 25 km/h och effekt högst 1 kW. Begränsningen gällande moped med låg effekt behövs för tillämpningen av bestämmelsen om körkort i 64 § vägtrafiklagen och i fråga om respektive tekniska krav som föreskrivs genom förordning. Cykel med hjälpmotor definieras inte som moped. Cykel med hjälpmotor definieras i 19 §.

12 §. *Motorcykel*. Som definition av motorcykel föreslås en definition enligt 4 § konstruktions- och utrustningsförordningen som motsvarar definitionerna i direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Som motorcykel betraktas således ett tvåhjuligt motordrivet fordon (kategori L_{3e}) och ett motordrivet fordon med sidvagn (kategori L_{4e}) vars största konstruktiva hastighet är högre än 45 km/h eller som har en motor vars slagvolym är större än 50 cm³.

13 §. *Tre- och fyrhjuling samt lätt fyrhjuling*. Också definitionerna av tre- och fyrhjuling kommer från konstruktions- och utrustningsförordningen, dock ändrade så att de motsvarar definitionerna i direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Fordon i kategori L_{5e} (trehjuling) är enligt 1 mom. ett motordrivet fordon med tre symmetriskt placerade hjul som har en motor med en slagvolym som är större än 50 cm³, när det är fråga om en förbränningsmotor, eller vars största konstruktiva hastighet är högre än 45 km/h. Fordon i kategori L_{6e} (lätt fyrhjuling) är enligt 2 mom. ett fyrhjuligt motordrivet fordon vars olastade massa är högst 350 kg utan massan hos drivbatterier till elfordon och vars största konstruktiva hastighet är högst 45 km/h. Fordon i kategori L_{6e} har en motor vars slagvolym är högst 50 cm³, när det är fråga om en ottomotor, eller en motor vars största nettoeffekt är högst 4 kW, när det

är fråga om en annan förbränningsmotor eller elmotor. Fordon i kategori L_{7e} (fyrhjuling) är enligt 3 mom. ett fyrhjuligt motordrivet fordon vars olastade massa är högst 400 kg eller i fråga om fordon för godstransport högst 550 kg. I fråga om elfordon beaktas inte massan hos drivbatterier. Motorn får ha en största nettoeffekt om högst 15 kW. På lätta fyrhjulingar tillämpas de tekniska krav som gäller trehjuliga mopeder, om inte något annat bestäms i ett särdirektiv. I det reviderade direktivet 2002/24/EG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, vilket upphävde direktiv 92/61/EEG, jämföras dock inte lätta fyrhjulingar i något annat hänseende med mopeder. Något sådant görs inte heller i den föreslagna lagen.

14 §. *Traktor och trafiktraktor*. I paragrafen definieras traktor i enlighet med 6 § konstruktions- och utrustningsförordningen och direktivet om typgodkännande av traktorer. Dessutom definieras trafiktraktor på nationella grunder. Fordon i kategori T (traktor) är enligt 1 mom. ett motordrivet fordon försett med hjul eller band, som är tillverkat för att dra, skjuta, använda eller transportera huvudsakligen för jord- och skogsbruk avsedda arbetsredskap eller för att dra eller skjuta fordon som används för jord- och skogsbruk. Skogstraktorer som klassificeras som motorredskap betraktas dock inte som traktorer. Största konstruktiva hastighet för en traktor är högst 40 km/h.

Trafiktraktor är enligt 2 mom. en lastbärande traktor med hydraulisk ledramstyrning som är avsedd för godstransport. En trafiktraktor är också en annan för godstransport använd traktor som är utrustad med en släpvagn vars kopplingsmassa är större än 10 ton.

I enlighet med den gällande definitionen anses som trafiktraktor dock inte en traktor som används för transport som avses i 17 a § lagen om skatt på motorfordon. Sådana är bl.a. gårdsbruksidkares leveransförsäljning av virke från den egna lägenheten eller försäljning av marksubstanser och stenmaterial, gårdsbruksidkares trädgårdsodling och pälsdjursskötsel samt privatekonomi.

Den största konstruktiva hastigheten för en trafiktraktor, högst 50 km/h, bibehålls oförändrad. Trafiktraktorer som konkurrerar med lastbilar om korta godstransporter skall ha ef-

fektivare bromsar än vanliga traktorer avsedda att användas inom jord- och skogsbruket och färdskrivare. Släpvagnen skall ha bromsar, bromslyktor, främre positionslyktor och stänkskärmar, som inte krävs för en vanlig traktors släpvagn. Föraren skall dessutom ha körkort av klass C, dvs. lastbilskörkort.

I paragrafens 3 mom. bemyndigas kommunikationsministeriet att genom förordning vid behov utfärda noggrannare bestämmelser om traktors underkategorier. Inom Europeiska unionens råd behandlas för tillfället ett förslag till ny klassificering av traktorer.

15 §. *Motorredskap*. Som motorredskap definieras i enlighet med 7 § konstruktions- och utrustningsförordningen ett motordrivet fordon som är tillverkat eller avsett att utrustas som arbetsmaskin och vars största konstruktiva hastighet är högst 40 km/h, t.ex. grävmaskin, skopplastare och skördetröska. Som motorredskap klassificeras också skogs-traktorer tillverkade för svåra terrängförhållanden och som ofta är lastbärande och ramstyrda. Motorredskap är också ett för väghållningsarbete tillverkat annat motordrivet fordon än en bil även om dess största konstruktiva hastighet är högre än 40 km/h, t.ex. väghyvel, och en dragtruck som är tillverkad för förflyttning av släpvagnar och transportlavetter i hamn eller på något annat terminalområde och vars största konstruktiva hastighet är högst 50 km/h. I det sistnämnda fallet betraktas dock inte fordonet som motorredskap om det skall anses vara en lastbil eller trafiktraktor.

16 §. *Terrängfordon*. Som terrängfordon definieras i 1 mom. i enlighet med 8 § konstruktions- och utrustningsförordningen ett motordrivet fordon tillverkat för person- eller godstransport eller för dragning av andra fordon på is, i snö eller på sank mark eller för färd över marken med stöd av luftkudde, såsom motorsläde eller luftkuddefartyg. Som terrängfordon anses dock inte fordon som är avsett att framföras även på annan väg än snöskoterled.

Motorsläde är enligt 2 mom. ett terrängfordon som har medar eller band, och snöskoter är en banddriven motorsläde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 0,5 ton. Definitionen av luftkuddefartyg i 8 § 3 mom. konstruktions-

och utrustningsförordningen är onödig och tas inte in i lagen.

17 §. *Släpvagn*. Släpvagnar definieras enligt 9 § konstruktions- och utrustningsförordningen och direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar. Fordon i kategori O₁ – O₄ (bilsläpvagn) är enligt 1 mom. ett för person- eller godstransport eller turism tillverkat släpfordon.

I 2 mom. indelas släpvagnar i fyra klasser med hänsyn till totalmassan så att lätta släpvagnar i kategori O₁ har en totalmassa som är högst 0,75 ton, följande kategori, O₂, 3,5 ton och kategori O₃ 10 ton. Släpvagnar i kategori O₄ är tyngre än så.

I 3 mom. definieras traktorsläpvagnar. De hör till kategori R.

I 4 mom. bemyndigas kommunikationsministeriet att genom förordning utfärda bestämmelser om indelningen av släpvagnar i undergrupper med hänsyn till konstruktionen. Undergrupperna för bilsläpvagn är påhängsvagn, medelaxelsläpvagn och egentlig släpvagn.

18 §. *Släpanordning*. Med släpanordning avses enligt 1 mom. andra släpfordon än släpvagnar. I 2 mom. definieras som släpanordning också en mellanvagn som är avsedd för koppling av en för specialtransport konstruerad påhängsvagn och som belastas på samma sätt som en påhängsvagn och som delar belastningen från släpvagnen mellan dragfordonets vändskiva och mellanvagnens axlar. Släpanordning är också en hjälpvagn som är avsedd att kopplas till ett fordon i kategori M₁ eller N₁ och som huvudsakligen används för att bogsera ett skadat fordon. Definitionen stämmer överens med 10 § konstruktions- och utrustningsförordningen.

19 §. *Fordon utan motor*. I 1 mom. definieras cykel i enlighet med 11 § konstruktions- och utrustningsförordningen så att cykel är ett för transport av en eller flera personer eller gods tillverkat fordon som har minst två hjul, samt pedaler eller vevanordningar och som saknar motor. Till cyklar hänförs också fordon försedda med en högst 250 W:s elmotor som fungerar endast vid trampning och som kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 km/h. Enligt direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon betraktas inte ett sådant fordon som

moped.

I 2 *mom.* bemyndigas kommunikationsministeriet att vid behov genom förordning utfärda bestämmelser om klassificeringen av övriga fordon utan motor. Bemyndigandet behövs bl.a. för definition av sparkcyklar och rullbrädor eller motsvarande.

3 kap. Närmare klassificering av fordon för särskilda ändamål

I 20—24 § föreslås definitioner enligt konstruktions- och utrustningsförordningen av räddningsbil, ambulans, husbil, likbil och museifordon. Dessutom definieras polisfordon. Definitionerna av invalidtaxi, veterinärbil, servicebil och motorredskap som byggs på bilunderrede tas inte in i lagen från nämnda förordning, eftersom definitionerna har behövts huvudsakligen för fastställande av bil- eller fordonsskatt eller skattelättnader. Eftersom de inte behövs på grund av bestämmelserna om dessa fordoners konstruktion eller utrustning eller förutsättningar för användning föreslås att bestämmelserna flyttas till de aktuella skattelagarna. Likaså föreslås att definitionerna av skattefri husbil och likbil överförs till bilskattelagen. I denna lag definieras de nämnda fordonen i enlighet med direktivet om typgodkännande av bilar och släpvnagnar och till den del det är nödvändigt med anledning av tekniska krav eller krav som gäller användningen.

20 §. *Räddningsbil och polisfordon.* Enligt den föreslagna 3 § 4 punkten är räddningsbilar utryckningsfordon. I vägtrafiklagen föreskrivs särskilda skyldigheter och rättigheter i fråga om utryckningsfordon. I fråga om utryckningsfordon uppställs också särskilda krav på varningslykter och ljudsignalanordningar. Bilskatt uppbärs inte för räddningsbilar.

I 1 *mom.* begränsas möjligheterna att anteckna ett fordon med en totalmassa på högst 3,5 ton som räddningsbil till en snäv kategori av användare. Definitionen av räddningsbil baserar sig på 14 § konstruktions- och utrustningsförordningen. Räddningsbil är ett för brand- och räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Räddningsbil är också, oavsett totalmassan, ett annat fordon i

kategori M eller N, som innehas av en kommun eller en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av en läroanstalt inom statens räddningsförvaltning eller av Luftfartsverket och som används uteslutande för uppgifter inom brand- och räddningsväsendet. Kravet på ägande enligt den gällande konstruktions- och utrustningsförordningen lindras så att endast innehav förutsätts. Med detta avses inte ens att någon av de nämnda myndigheterna eller motsvarande skall ha antecknats som fordonets innehavare i registret. Det är tillräckligt att fordonet t.ex. har hyrts.

Räddningsbil är också en manskapsbil som ägs av brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren. Jämfört med den gällande bestämmelsen stryks Statsjärnvägarna som innehavare. Statsjärnvägarna har bolagiserats och kan således inte jämföras med myndigheter. Luftfartsverket kvarstår, därför att den också som affärsverk sköter myndighetsuppdrag.

I 2 *mom.* definieras polisfordon. Polisfordon är ett för polisen särskilt tillverkat och utrustat fordon i kategori M eller L.

I 3 *mom.* bemyndigas inrikesministeriet att genom förordning utfärda bestämmelser om den konstruktion och utrustning samt de färger som räddningsväsendet förutsätter i fråga om räddningsbilar. Genom förordning av inrikesministeriet utfärdas också bestämmelser om polisfordons utrustning samt färgsättning och emblem. Samtidigt förbjuds användningen av polisfordons emblem på andra fordon. Om räddningsbilars och polisfordons konstruktion, utrustning eller emblem bestäms inte i den nya lagen eller genom förordningar av kommunikationsministeriet som utfärdas med stöd av lagen. I syfte att bibehålla ett enhetligt och hanterligt signalsystem inom vägtrafiken som till behövliga delar stämmer överens med direktiven och E-reglementena föreslås dock att bestämmelser om räddningsbilars och polisfordons kontrollampor, varningslykter och ljudsignalanordningar skall utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

21 §. *Ambulans.* Också ambulanser är utryckningsfordon så som avses i 20 §. Det som sägs ovan om rättigheter, skyldigheter och skattefrihet i fråga om räddningsbilar gäller också ambulanser. Definitionen av

ambulans i 1 mom. baserar sig på 15 § konstruktions- och utrustningsförordningen och definitionen i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar. Ambulans är ett fordon i kategori M tillverkat för transport av sjuka eller skadade personer, vilket har specialutrustning för detta ändamål.

I 2 mom. hänvisas till bilskattelagen, där det bestäms vid behov om skattefria ambulansers konstruktion och utrustning. Dessutom bemyndigas social- och hälsovårdsministeriet att vid behov genom förordning utfärda bestämmelser om ambulansers klassificering, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning. På samma sätt som i fråga om räddningsbilar skall bestämmelser om ambulansers kontrollampor, varningslykter och ljudsignalanordningar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

22 §. *Husbil*. Definitionen av husbil i 1 mom. baserar sig på 17 § konstruktions- och utrustningsförordningen och definitionen i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar. I direktivet medges husbilar vissa undantag från de tekniska kraven. En husbil vars totalmassa överstiger 1 875 kg är befriad från bilskatt. I enlighet med direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar är en husbil ett fordon i kategori M tillverkat för ett särskilt ändamål och utrustat med boendemöjligheter, som inbegriper åtminstone sittplatser och bord, sovplatser som kan göras om av sittplatser, matlagningsmöjligheter och förvaringsutrymmen. Bordet får vara lätt att flytta. Utrustningen skall vara ordentligt faststätt i boendemöjligheterna. Den föreslagna definitionen avviker från definitionen i konstruktions- och utrustningsförordningen så, att även andra fordon i kategori M än fordon i kategori M₁ kan antecknas som husbil.

I lagen föreslås inte någon definition gällande konstruktion och utrustning i husbilar som är befriade från skatt eller berättigade till nedsatt skatt. Därom föreslås bli bestämt vid behov i bilskattelagen, till vilken en hänvisning föreslås i 2 mom. Enligt övergångsbestämmelsen fortsätter dock definitionen av husbil befriad från skatt eller berättigad till nedsatt skatt enligt 17 § konstruktions- och utrustningsförordningen att gälla tills definitionen tas in i bilskattelagen. Trafikministeri-

ets beslut om husbilar och huskarosserier (1207/1990) upphävs eftersom typgodkännandedirektivet inte ger medlemsstaterna rätt att utfärda nationella krav som är strängare än de som ställs av direktivet.

23 §. *Likbil*. Vad som i samband med 22 § sägs om husbilar gäller i tillämpliga delar även likbilar. Likbil är enligt 1 mom. ett fordon i kategori M avsett för transport av avlidna vilket har specialutrustning för detta ändamål. Den föreslagna definitionen avviker från definitionen i 18 § konstruktions- och utrustningsförordningen till den del att även andra fordon i kategori M än fordon i kategori M₁ kan antecknas som likbil.

I lagen föreslås inte någon definition gällande konstruktion och utrustning i likbilar som är befriade från skatt eller berättigade till nedsatt skatt. Därom föreslås bli bestämt vid behov i bilskattelagen, till vilken en hänvisning föreslås i 2 mom. Enligt övergångsbestämmelsen fortsätter dock definitionen av likbil befriad från skatt eller berättigad till nedsatt skatt enligt 18 § konstruktions- och utrustningsförordningen att gälla tills definitionen tas in i bilskattelagen.

24 §. *Museifordon*. Enligt 21 § konstruktions- och utrustningsförordningen är museifordon ett fordon i fråga om vilket minst 25 år har förflutit sedan utgången av tillverkningsåret och som hållits i ett skick som motsvarar originalsicket eller renoverats. Museifordonet skall dessutom ha godkänts av en landsomfattande museifordonsförening.

Museifordon behöver inte periodbesiktigas lika ofta som andra bilar. I enlighet med besiktningdirektivet gäller lättnaderna bara museibilar som tagits i bruk före 1960. Årlig fordonsskatt uppbärs inte för museibilar. Definition av museifordon är inte till nytta i bilskattelagen, utan nedsatt bilskatt skall betalas för bilar och motorcyklar i fråga om vilka mer än 25 år har förflutit sedan utgången av tillverkningsåret. Försäkringsbolagen utnyttjar däremot definitionen av museifordon när de fastställer trafikförsäkringspremier.

I 1 mom. föreslås en ändrad definition av museifordon som motsvarar utvecklingen inom bilbeståndet och behovet av att bevara fordon som museiföremål. När den genomsnittliga livslängden för personbilar i Finland är närmare 20 år, kan det inte anses ända-

målsenligt att gränsen för befrielse från fordonskatt dras vid 25 år. Det föreslås att åldersgränsen för museifordon höjs till 30 år. Åldersgränsen höjs efter en övergångsperiod på fem år, vilket innebär att ändringen inte gäller sådana fordon som under övergångsperioden når den gällande åldersgränsen 25 år.

Det kan inte heller anses tillbörligt att en privat organisation för amatörer inom branschen indirekt beslutar om lätnader i beskattningen och besiktningstvillkoren. Det föreslås att godkännande som museifordon överförs till besiktningstillägena. Innan beslut fattas skall de begära ett sakkunnigutlåtande av en registrerad landsomfattande museifordonsförening bl.a. om det fordon som anmälts som museifordon har restaurerats tillbörligt.

I 2 mom. bemyndigas Fordonsförvaltningscentralen, som övervakar besiktningssamheten, att meddela museifordonsföreningarna närmare anvisningar om innehållet i det utlåtande de skall ge samt att meddela såväl besiktningstillägena och museifordonsföreningarna närmare anvisningar om förfarandet vid godkännande av fordon som museifordon.

4 kap. **Fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning och miljöegenskaper**

25 §. *Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning.* I 1 mom. intas förteckningen från 83 § 3 mom. vägtrafiklagen om fordons säkerhetsutrustning. Samtidigt görs behövliga ändringar i förteckningen, som är övergripande på så sätt att annan säkerhetsutrustning inte kan föreskrivas som obligatorisk genom bestämmelser på lägre nivå.

I 1 punkten utsträcks kravet gällande styrinrättning till att gälla alla fordon. I vägtrafiklagen har kravet begränsats till motordrivna fordon. Utgångspunkten är dock att också släpvagnar exakt måste följa styrningen hos det dragande fordonet.

I 2 punkten utsträcks bromskravet till att också gälla cyklar. Avsikten är att genom förordning av kommunikationsministeriet meddela undantag från bromskravet för lätta släpvagnar i kategori O₁. Ett bemyndigande om detta föreslås i 27 §.

Kravet gällande däck, fälgar och band i 3 punkten stämmer överens med vägtrafiklagen. Detsamma gäller kravet på ett brandsäkert bränslesystem i 4 punkten.

Bestämmelsen i 5 punkten stämmer i övrigt överens med vägtrafiklagen med undantag av det kompletterande kravet på reflekterande identifieringsskyltar för vissa fordon.

Kravet gällande varningstriangel i 6 punkten motsvarar gällande krav. Genom förordning av kommunikationsministeriet skall det dock tillåtas att varningstriangel inte behövs i sådana släpvagnar i kategori O₁ som vid behov kan flyttas bort från vägen med handkrafter.

I 7 punkten ges kravet gällande konstruktioner och anordningar som vid sammanstötning skyddar förare och passagerare en allmänare formulering och inskränks till att gälla endast fordon i kategori M och N₁. Sådana krav på konstruktioner och anordningar som baserar sig på direktiv och E-reglementen gäller inte andra kategorier av fordon.

Kravet på tillräcklig sikt för föraren i 8 punkten och kravet gällande vindrutan och dess anordningar i 9 punkten motsvarar gällande bestämmelser.

Kravet enligt 10 punkten att fordon skall ha behövliga anordningar och konstruktioner för skydd av lätta fordon vid sammanstötningar är nytt. Med lätta fordon åsyftas närmast personbilar samt två- och trehjuliga fordon. Kravet gäller det bakre underkörningsskydd som krävs i alla fordon i kategori M, N och O, det sidoskydd som krävs i fordon i kategori N och O samt det främre underkörningsskydd som krävs i fordon i kategori N.

Kravet gällande ljudsignalordning i 11 punkten motsvarar gällande bestämmelse.

Kravet gällande hastighetsmätare i 12 punkten motsvarar kravet i 83 b § vägtrafiklagen. Det föreslås att punkten kompletteras med hastighetsbegränsare, som enligt den senaste ändringen, som är under beredning i Europeiska parlamentet av direktiv 92/6/EEG gällande hastighetsbegränsare blir obligatorisk i alla fordon i kategori M och N med en totalmassa som överskrider 3,5 ton. I 27 § bemyndigas att genom förordning av kommunikationsministeriet utfärda bestämmelser om i vilka fordon det inte behövs några has-

tighetsmätare eller hastighetsbegränsare.

Kravet gällande backningsanordning i 13 punkten motsvarar också kravet i 83 b § vägtrafiklagen.

Kravet gällande fjädring i 83 § 3 mom. 4 punkten vägtrafiklagen föreslås inte intaget i lagen. Om motsvarande krav bestäms i 3 § användningsförfordningen.

I 2 mom. bestäms om taxameter i fordon i kategori M₁ som används i tillståndspliktig persontrafik. Bestämmelsen motsvarar kravet i 95 § 1 mom. konstruktions- och utrustningsförfordningen, dock så att tillståndsmyndigheten inte längre skall ha rätt att bevilja befrielse från skyldigheten att installera en taxameter. Tillståndsmyndighetens rätt att bevilja undantag slopas i syfte att förenhetliga systemet och av skäl som hänför sig till konsumentskyddet. Giltiga tillstånd fortsätter dock att gälla.

I 3 mom. föreslås ett krav på låsanordning i person- och paketbilar, vilket motsvarar bestämmelsen i 83 b § 1 mom. vägtrafiklagen. I enlighet med direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon krävs låsanordning också i andra två- och trehjuliga motorfordon än mopeder.

I 4 mom. föreslås en hänvisning till rådets förordning (EEG) nr 3821/1985 om färdskrivare vid vägtransporter. Bestämmelser om vilka fordon som skall vara utrustade med en färdskrivare och hurdan den skall vara finns i förordningen, och det är inte nödvändigt att bestämma om detta i lagen. I rådets förordning bestäms dock inte om färdskrivare i traktorer. I momentet föreslås bli bestämt att färdskrivare i traktorer är obligatoriska.

26 §. *Tillverkningsnummer och tillverkarskylt.* I paragrafen föreslås en bestämmelse om tillverkningsnummer för motordrivna fordon och deras släpvagnar samt om tillverkarskylt för bilar och deras släpvagnar liksom tillverkarskylt för fordon i kategori L som ett allmänt krav i fråga om konstruktion och utrustning. Innehållet i bestämmelsen motsvarar 83 b § 4 mom. vägtrafiklagen. Bestämmelsen föreslås som en särskild paragraf, eftersom den inte hör till de bestämmelser som syftar till att främja trafiksäkerheten eller minska olägenheterna för miljön. Som tillverkningsnummer godkänns ett nummer som givits av tillverkaren, Fordonsförvalt-

ningscentralen, besiktningstället eller en utländsk myndighet som sköter registreringsärenden.

27 §. *Närmare bestämmelser om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning.* Nödvändigheten av fordonens konstruktioner varierar inom olika fordonskategorier och fordonsteknologin utvecklas ständigt. I 1 mom. föreslås därför ett bemyndigande om att bestämmelser om krav som preciserar de krav som avses i de två föregående paragraferna eller om undantag från dem skall kunna utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Ministeriets bemyndigande skulle begränsas till att avse undantag som beror på fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskrav samt teknisk verkställighet av kraven. I enlighet med allmänna motiveringen utfärdas krav gällande direktiv och E-reglementen genom förordning av kommunikationsministeriet i tabellform.

Enligt 2 mom. kan Fordonsförvaltningscentralen genom förordning befullmäktigas att bevilja enskilda undantag från de bestämmelser om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning som utfärdats med stöd av fordonslagen. En sådan fullmakt, som huvudsakligen skall gälla enskilda fordon, har visat sig vara nödvändig därför att i synnerhet under övergångsperioden, när nya, striktare bestämmelser börjar gälla, finns det fortfarande i landet tidigare importerade fordon som inte tagits i bruk och som inte uppfyller de nya kraven. Lösningar som företräder ny teknologi måste också beviljas undantag innan den nya teknologin inlemmats i gemenskapens fordonskrav. Enskilda fordon importerar dessutom från marknadsområden utanför EES, och då blir det nödvändigt att fundera över undantag från krav som baserar sig på gemenskapens direktiv. Som villkor för Fordonsförvaltningscentralens fullmakt föreslås att undantagen inte skall få äventyra trafiksäkerheten eller snedvrider konkurrensen.

28 §. *Begränsning av skadliga utsläpp och energiförbrukningen.* I paragrafen föreslås bestämmelser som motsvarar vad som i 83 a § vägtrafiklagen bestäms om minskning av olägenheter för miljön. I den föreslagna bestämmelsen nämns fortfarande de gasformiga utsläpp, de partikelutsläpp och det buller som motorn och bränslesystemet orsakar samt

energiförbrukningen. Däremot föreslås att ordet radiostörningar ersätts med elektromagnetiska störningar, som är ett vidare begrepp och som bättre beskriver nuläget.

29 §. *Närmare bestämmelser om begränsning av skadliga utsläpp och energiförbrukningen.* Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov närmare bestämmelser om begränsning av skadliga utsläpp och energiförbrukningen. Ett motsvarande bemyndigande gällande utsläpp och maximala energiförbrukningsvärden finns för närvarande i 108 § 1 mom. vägtrafiklagen. Än så länge har det inte uppställts några gränsvärden för fordons energiförbrukning, men ett bemyndigande föreslås i lagen, eftersom det bl.a. för uppnåendet av mål i fråga om utsläpp av växthusgaser kan bli nödvändigt att uppställa dylika gränsvärden. I fråga om begränsningen av personbilers energiförbrukning gäller kommissionens och bilindustrins avtal, men om det inte leder till överenskommet resultat torde kommissionen överväga ett förslag om bindande gränsvärden.

5 kap. **Typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter**

I enlighet med allmänna motiveringen förutsätts i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar, i direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon samt i direktivet om typgodkännande av traktorer att det inte uppställs några hinder för att fordon av en fordonstyp som godkänts i en EES-stat importeras, saluförs, registreras eller används i trafik. På motsvarande sätt gäller att typgodkända system, komponenter eller tekniska enheter skall godkännas för ibruktagande i fordon som används i trafik.

I 5 kap. bestäms om typgodkännanden, ansökan om och beviljande av typgodkännande, kontroll av att typgodkända produkter stämmer överens med kraven och om tekniska tjänster som ger utlåtanden om produkternas egenskaper. De föreslagna bestämmelserna motsvarar bestämmelserna i 4 kap. besiktningförordningen, där det hänvisas till typgodkännandedirektiven. Många av de rättigheter och skyldigheter som nu föreskrivs på

förordningsnivå och genom hänvisningar är dock sådana att de enligt grundlagen skall föreskrivas i lag.

30 §. *Typgodkännanden.* I paragrafen definieras olika slag av typgodkännanden: EG-typgodkännande av serietillverkade fordon, typgodkännande av små serier vilket beviljas små tillverkningsserier, E-typgodkännande, nationellt typgodkännande och typgodkännande av små serier.

Enligt 1 mom. avses med EG-typgodkännande typgodkännanden enligt typgodkännandedirektiven och de särdirktiv som givits med stöd av dem. EG-typgodkännandedirektiv är direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar, direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och direktivet om typgodkännande av traktorer.

I 2 mom. definieras E-typgodkännande, som avser typgodkännande enligt de reglementen som fogats till Genèveöverenskomsten.

Enligt 3 mom. avses med nationellt typgodkännande att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter typgodkänns i Finland.

Enligt 4 mom. definieras typgodkännande av små serier. Enligt typgodkännandedirektiven kan en medlemsstat bevilja nationellt gällande typgodkännande för små serier med lindrigare krav än vad ett sedvanligt typgodkännande ställer för sådana fordon i kategori M₁ och L, som tillverkas i begränsat antal och som inte har fått ett fullständigt typgodkännande i sådan form i vilken det är avsett att registreras. Dessa fordon är ofta så kallade konceptfordon eller sportbilar. Tillsvärdare har inte förfarandet tillämpats i Finland, men nu är det meningen att det skall det tillämpas. I Finland kan det gälla en särskilt inredd stor taxibil eller husbil. Enligt typgodkännandedirektivet kan medlemsstat bevilja typgodkännande för små serier för högst 500 fordon av kategori M₁ och högst 200 fordon av kategori L per år. I finska förhållanden skulle gränsvärdena vara betydligt lägre. Det är meningen att tillämpa minst motsvarande undantag även för enskilt godkännande av fordon samt vid registrerings- och ändringsbesiktning av fordon som tillverkats för tidigare nämnt särskilt ändamål.

31 §. *Tillämpningsområden för typgodkännanden.* I Genèveöverenskommelsen ingår ännu inte något system för typgodkännande av hela fordon, så som i Europeiska gemenskapen. E-typgodkännande kan bara beviljas system, komponenter och separata tekniska enheter. Än så länge kan EG-typgodkännande inte beviljas andra än fordon i kategori M₁ och L. Vid kommissionen bereds ett förslag till en totalreform av direktivet om typgodkännande av bilar och motorcyklar och som innebär att alla fordon i kategori M, N och O kan beviljas typgodkännande. Det dröjer dock flera år innan det direktiv som eventuellt antas utgående från förslaget träder i kraft.

Typgodkännande av små serier kan också än så länge bara beviljas fordon i kategori M₁ och L. Nationellt typgodkännande kan beviljas samtliga ovan nämnda, dvs. fordon, system eller komponenter samt separata tekniska enheter.

32 §. *Typgodkännandeskyldighet.* I typgodkännandedirektiven förutsätts att medlemsstaterna uppställer krav på typgodkännande för vissa fordon. Sådana fordonskategorier är personbilar (M₁) samt två- och trehjulinga motorfordon (L). I paragrafen föreslås dock ett undantag från den allmänna bestämmelsen, dvs. det skall vara tillåtet att på basis av registreringsbesiktningen efter den sista fasen i tillverkningen registerföra fordon som tillverkas i flera faser, t.ex. husbilar. Undantaget från huvudregeln kan även ett i detta mom. avsett, som enskilt exemplar importerat fordon godkännas för trafik grundat på registreringsbesiktning. Typgodkännandetvånget gäller bara fordon som tas i bruk första gången, därför att systemet för typgodkännande infördes i gemenskapen stegvis från och med 1993. Typgodkännande kan inte förutsättas när ett fordon som varit i registret innan typgodkännandet tagits i bruk återinförs i registret.

Ät andra fordon än sådana som avses i denna paragraf kan beviljas nationellt typgodkännande på ansökan.

33 §. *Den som ansöker om godkännande.* I paragrafen föreslås i enlighet med gemenskapens bestämmelser och Genèveöverenskommelsen bli bestämt om den som ansöker om godkännande. Enligt typgodkännandedi-

rektiven kan endast tillverkaren av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter ansöka om EG-typgodkännande. Utöver tillverkaren kan också tillverkarens representant ansöka om E-typgodkännande och nationellt typgodkännande för tillverkaren.

34 §. *Godkännandemyndighet.* Enligt paragrafen är Fordonsförvaltningscentralen godkännandemyndighet i Finland för alla fordon och deras system och komponenter samt separata tekniska enheter. I enlighet med arbetsfördelningen mellan kommunikationsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet är dock det sistnämnda ministeriet godkännandemyndighet när EG-typgodkännande söks för traktorer.

35 §. *Beviljande av typgodkännande.* Den grundläggande principen för EG- och E-typgodkännande är att fordon, dess system eller komponenter eller separata tekniska enheter skall godkännas om de uppfyller kraven enligt ett särdirektiv eller ett E-reglemente.

I 1 mom. föreskrivs om denna princip i fråga om färdiga fordonstyper, i 2 mom. i fråga om etappvis typgodkännande enligt tillverkningsstadiet och i 3 mom. i fråga om typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter.

36 §. *Påvisande av överensstämmelse med kraven.* I 1 mom. uppräknas möjligheterna att påvisa den överensstämmelse med kraven som förutsätts för typgodkännande. Sådana är kontroller, mätningar, tester och kalkyler som godkännandemyndigheten själv utför, intyg som inlämnas av den som ansöker om godkännande och som utfärdats av en godkännandemyndighet i en annan EES-stat eller en stat som tillämpar det aktuella E-reglementet samt kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av tekniska tjänster. I enlighet med typgodkännandedirektiven tillåts dessutom att tekniska tjänster för deltester med godkännandemyndighetens tillstånd anlitar en utomstående inrättning som uppfyller kraven enligt bestämmelsen om tekniska tjänster. Med godkännandemyndighetens tillstånd skall det också vara tillåtet att använda tillverkarens laboratorium eller mät- och testanordningar. När underleverantörer anlitas svarar den tekniska tjänsten för de kontroller, mätningar och tester som de anlitade inrättningarna eller laboratorierna utför.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om förfarandet vid typgodkännande, om intyg över typgodkännande och om anmälan av beviljat typgodkännande till godkännandemyndigheterna i andra EES-stater, till Europeiska gemenskapernas kommission och till godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga.

37 §. *Vägran att bevilja typgodkännande.* När direktiven och E-reglementena utformats har det framkommit att de inte nödvändigtvis är fullständiga och att den snabba tekniska utvecklingen gör det möjligt att inom ramen för direktiven och E-reglementena planera och tillverka sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven men som är farliga. Exempel på detta är skärmar i telematiska system, vilka kan leda till att förarens uppmärksamhet störs, gasbränsletankars och övertrycksventilens beteende vid extrema temperaturväxlingar och elektriska styrsystems utsatthet för elektromagnetiska störningar. Det föreslås bli bestämt att godkännandemyndigheten skall kunna vägra att typgodkänna sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven med som enligt godkännandemyndighetens bedömning utgör ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten. För att informationen om en eventuell fara skall nå alla godkännandemyndigheter och för att man på så sätt skall kunna förhindra att ett farligt system godkänns i ett annat medlemsland, förpliktas godkännandemyndigheten att utan dröjsmål underrätta godkännandemyndigheterna i andra EES-stater, godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga och kommissionen om faran och förvägran av godkännande samt också motivera sitt beslut. Anmälan skall utan hinder av bestämmelserna om sekretess i fråga om utlämnande av uppgifter i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) eller någon annan lag göras också när den innehåller information som kan betraktas som affärs- eller yrkeshemlighet.

38 §. *Ändringar i typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter.* Fordon samt system och komponenter i dem liksom separata tekniska enheter ut-

vecklas oavbrutet. Ändringarna kan sakna betydelse för produktens säkerhets- eller miljökonsekvenser eller de kan ha ringa eller större verkningar. De största ändringarna kan leda till att det inte längre är fråga om samma produkt. I 1 mom. förpliktas den som fått ett typgodkännande att underrätta godkännandemyndigheten om ändringar i typgodkända fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter. Godkännandemyndigheten avgör om ändringen förutsätter nya mätningar, tester, kalkyler eller kontroller och om det är fråga om en utvidgning av det ursprungliga typgodkännandet, och meddelar detta till innehavaren.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om förfarandet vid ändring av beviljat typgodkännande.

39 §. *Register med uppgifter om typgodkännanden.* Det är motiverat att typgodkännandemyndigheten för register över de typgodkännanden den beviljat. I Finland har komponenter och separata tekniska enheter E-typgodkänts sedan 1976. I Finland bildas ett register över EG- och E-typgodkända komponenter och separata tekniska enheter samt nationellt typgodkända fordon. Så länge gemenskapens typgodkännandesystem i praktiken inte gäller andra än personbilar samt två- och trehjuliga motorfordon skall nationellt typgodkännande sökas för varje paketbils-, lastbils- och busstyp som är avsedd för försäljning i Finland.

I registret över typgodkända två- och trehjuliga motorfordon har inte samlats uppgifter så som förutsatts i typgodkännandedirektiven. I direktiven förutsatts att varje godkännandemyndighet sänder godkännandemyndigheterna i de övriga medlemsstaterna kopior av utfärdade intyg över typgodkännande. Systemet fungerar dock mycket sporadiskt. Därför utvecklar de nordiska länderna tillsammans ett system som kallas NorType, och ur vilket länderna kan få centralt samlade uppgifter om typgodkännanden. Registret skall föras av Island. Uppgifter om typgodkännande inhämtas också av inhemska representanter för tillverkaren, vilka önskar förhandsanmäla fordon som de importerar.

I 1 mom. bestäms om förande av ett typgodkännanderegister. Godkännandemyndig-

heten skall föra ett särskilt register över beviljade typgodkännanden och över sådana typgodkännanden av fordon som den får kännedom om av godkännandemyndigheterna i en annan EES-stat eller en stat som tillträtt Genèveöverenskommelsen eller av fordonstillverkare eller tillverkarnas representanter. I registret antecknas uppgifterna i intyget över typgodkännande och de testresultat som fogats till intyget, t.ex. uppmätta värden av avgasutsläpp och buller. Registret över typgodkännande av fordon skall användas både vid registrering och när importörer förhandsanmäler importerade fordon till registret. Genom typgodkännanderegistret kan man å ena sidan garantera att de tekniska uppgifterna om ett visst slags fordon uppges på samma sätt i varje fordons registeruppgifter och å andra sidan spara på minnesutrymmet i registret därför att de tekniska uppgifterna inte behöver registreras för varje enskilt fordon utan kan fås ur typgodkännanderegistret på basis av en typkod.

Ett register över typgodkännanden innehåller inte några personuppgifter.

I egenskap av ett register som förs av en myndighet är typgodkännandepuppgifterna offentliga och tillgängliga för alla. Affärs- och yrkeshemligheter får dock inte utlämnas. I praktiken skall Fordonsförvaltningscentralen själv ta ställning till vilka av de uppgifter om de typer den själv godkänt eller som den fått ur NorType som kan betraktas som affärs- eller yrkeshemligheter. Om uppgifterna fås av t.ex. en fordonstillverkarens representant i Finland kan representanten framföra sin uppfattning om vilka uppgifter som är konfidentiella. I 2 mom. föreslås bli bestämt att uppgifter som innehåller affärs- eller yrkeshemligheter utan hinder av bestämmelserna om sekretess skall få utlämnas till besiktningsförrättare och avtalsregistrerare för i lag eller med stöd av lag föreskrivna besiktnings- och registreringsuppdrag gällande fordon. Uppgifter får ges även för uppdrag som gäller tekniska vägkontroller. Dessa sammanslutningar som sköter offentliga förvaltningsuppdrag behöver uppgifterna för skötseln av sina uppgifter och får inte överlåta dem vidare.

40 §. *Noggrannare bestämmelser gällande nationellt typgodkännande och typgod-*

kännande av små serier. Enligt 1 mom. skall vid nationellt typgodkännande och typgodkännande av små serier tillämpas när det är lämpligt vad som föreskrivs om typgodkännande av serietillverkade fordon. Principerna om ansökan, påvisande av överensstämmelse med kraven, beviljande, vägran att bevilja och ändring av godkännande är således desamma.

I paragrafen bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda bestämmelser om detaljer i det nationella typgodkännandet dvs. om vilka fordon som räknas till samma typ och om överlåtelse av uppgifter om typgodkännande till registret för typgodkännande. Genom förordning bemyndigas ytterligare Fordonsförvaltningscentralen att bevilja mindre avvikelser från krav på fordon under villkor att avvikelserna inte utgör fara för trafiksäkerhet eller snedvrider konkurrensen. Kommunikationsministeriet bemyndigas även att genom förordning utfärda bestämmelser om det högsta antal genom typgodkännande av små serier godkända fordon som får antecknas i registret per år, om på vilka villkor ett i en annan EES-stat beviljat typgodkännande av små serier gäller i Finland.

41 §. *Intyg över överensstämmelse och godkännandemärkningar.* I Europeiska gemenskapens och ECE:s typgodkännandesystem förpliktas tillverkarna att utforma och låta fordonet åtföljas av ett intyg över överensstämmelse, vilket är ett bevis på tillverkaren har producerat produkten i enlighet med ett typgodkännande. Om fordonet är ofullbordat, så som t.ex. underrede till paket- eller lastbil eller ett tomt karosseri som skall omändas till husbil, skall intyg över överensstämmelse utfärdas enligt fordonets tillverkningsstadium. Om detta bestäms i 1 mom. Samtidigt betonas att intyg över överensstämmelse inte får utfärdas för fordon som typgodkänts i små serier. Detta förbjuds uttryckligen i typgodkännandedirektivet för att typgodkännande av små serier inte skall förväxlas med det typgodkännande av serietillverkade fordon som ger fri försäljningsrätt i alla medlemsländer.

I samma syfte – för att påvisa att produkten stämmer överens med den godkända prototypen – skall tillverkaren i vissa fall utfärda in-

tyg över överensstämmelse gällande del eller separat teknisk enhet eller förse varje komponent eller separat teknisk enhet som tillverkats i enlighet med typgodkännandet med ett kommersiellt märke eller sitt varumärke, typbeteckning och, om så anges i ett särdirektiv eller E-reglemente, typgodkännandenummer eller –märke. I typgodkännandedirektivet medges ett undantag från detta, om produkten skall förses med ett typgodkännandenummer. Om kravet på intyg över överensstämmelse och märkningen bestäms i 2 mom.

I 3 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda bestämmelser om lämnande av intyg över överensstämmelse som ett led i registreringsprocessen, om uppgifter i intyget och om meddelande om förutsättningar gällande begränsningar i fråga om användning och installation av komponenter eller separata tekniska enheter. Genom förordning av statsrådet skall också kunna utfärdas bestämmelser om att varumärke eller typbeteckning eller andra godkännandemärkningar inte behövs. Undantag från märkningstvånget kan vara t.ex. bromsklossar eller andra motsvarande komponenter som monteras vid en reparationsverkstad.

42 §. *Åtgärder som förutsätts när i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven eller är farliga.* I lagen behövs skyddsmetoder i händelse av att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter inte stämmer överens med kraven för en godkänd typ eller utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Förfarandena är olika beroende på om det är fråga om en produkt som godkänts i Finland eller någon annanstans. I paragrafen bestäms om produkter som godkänts i Finland.

I 1 mom. uppräknas de åtgärder som en godkännandemyndighet skall vidta efter att ha upptäckt eller fått kännedom om att de produkter den godkänt står i strid med kraven eller är farliga. Godkännandemyndigheten skall vidta åtgärder för att säkerställa att de tillverkade fordonen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna på nytt börjar överensstämma med den godkända typen eller att den fara de medför undanröjs.

Godkännandemyndigheten skall ha rätt att utan hinder av näringsfriheten tillfälligt eller

permanent förbjuda att sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som inte motsvarar kraven eller är farliga tillverkas, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt samt används. Godkännandemyndigheten skall också kunna kräva att sådana ändringar görs i fordonen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna som behövs för att kraven skall uppfyllas eller faran undanröjas och kräva att resultatet påvisas. I synnerhet i sådana fall där flera av produkterna redan används och finns på marknaden och har gett upphov till olyckor, skall godkännandemyndigheten kunna förplikta den som tillverkat, importerat eller sålt fordonen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna att offentligt meddela att de inte stämmer överens med kraven eller att en fara sammanhänger med dem. För att garantera förarnas säkerhet skall godkännandemyndigheten också själv kunna lämna ett sådant meddelande, om tillverkaren, importören eller säljaren inte gör det. I sådana fall offentliggörs meddelandet på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad. Meddelandet skall kunna lämnas utan hinder av sekretessbestämmelserna också i sådana fall när det innehåller information som kan betraktas som affärs- eller yrkeshemlighet. I samtliga fall skall godkännandemyndigheten kunna förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning.

Eftersom tillverkarna, importörerna eller säljarna kan vara ovilliga att samarbeta, föreslås i 2 mom. bli bestämt att godkännandemyndigheten kan förstärka sitt förbud samt sin ändrings- eller anmälningsuppmaning med vite eller hot om tvångsutövande så som bestäms i viteslagen (1113/1990). Godkännandemyndigheten betalar kostnaderna för en åtgärd som vidtas genom tvångsutförande. Kostnaderna får utan dom eller beslut tas ut hos parten i fråga i den ordning som föreskrivs i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/1961). Erfarenheterna hittills tyder på att det inte är nödvändigt att reservera något särskilt anslag för godkännandemyndigheterna för detta ändamål, eftersom behovet av ett dylikt förfarande har varit ytterst sällsynt och därför att kostnaderna för myndigheten i slutändan kan indrivas i utsökningsväg.

Det gäller också att bereda sig på att inga av de ovan nämnda åtgärderna leder till resultat. Då återstår möjligheten att återkalla typgodkännandet. Om detta bestäms i 3 mom.

43 §. *Anmälan om att i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven.* I Finland beviljade EG- och E-typgodkännanden ger rätt att sälja och ta i bruk produkterna i alla EES-stater och i de länder som tillämpar E-reglementet i fråga. Det är därför viktigt att myndigheterna i dessa länder blir medvetna om de åtgärder som vidtas i Finland för att överensstämmelse skall nås eller riskfylldhet undanröjas. I lagen föreslås en bestämmelse om att godkännandemyndigheten skall underrätta godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna eller i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga om de åtgärder som vidtagits. Anmälan skall få göras utan hinder av bestämmelserna om sekretess också när den innehåller information som kan betraktas som affärs- eller yrkeshemlighet.

44 §. *I annan stat godkända stämmer inte överens med kraven.* I paragrafen föreslås bli bestämt om förfarandet vid upptäckt av att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som typgodkänts i en annan EES-stat eller i en stat som tillämpar E-reglementet och som åtföljs av ett intyg över överensstämmelse eller godkännandemärkning inte stämmer överens med kraven på den godkända typen. Godkännandemyndigheten kan då begära att den stat som meddelat typgodkännande skall kontrollera att tillverkade fordon, komponenter eller separata tekniska enheter stämmer överens med kraven på den godkända typen. Utgångspunkten är att varje stat som beviljat godkännande vidtar åtgärder enligt 42 § i fråga om sina godkännanden. Import- eller säljförbud kan inte ännu meddelas på denna grund, eftersom hela systemet baserar sig på erkännande av godkännanden som beviljats av godkännandemyndigheterna i en annan stat. Detta lindriga ingripande gäller dock inte farliga produkter, om vilkas hantering föreskrivs i 67 och 80 §.

45 §. *Åtgärder i anslutning till produktions överensstämmelse.* En av hörnstenarna i det på typgodkännande baserade systemet är att när tillverkare och tillverkarnas representanter överläter fordon, komponenter eller

separata tekniska enheter skall de se till att fordonen, systemen, komponenterna och de tekniska enheterna till sin konstruktion och utrustning samt sitt skick stämmer överens med godkända typer. Om detta bestäms i 1 mom.

En annan hörnsten är att produkttillverkaren har ett tillräckligt system för kvalitetskontroll. Godkännandemyndigheten skall försäkra sig om detta innan godkännande beviljas. Godkännandemyndigheten skall vidta åtgärder för att övervaka produktionens överensstämmelse med kraven. I praktiken har godkännandemyndigheterna dock inte tillräckliga resurser och inte heller nödvändigtvis sakkunskaper för att kritisera kvalitetskontrollen. I 2 mom. föreslås bli bestämt att godkännandemyndigheten kan låta en teknisk tjänst utföra delar av övervakningen av produktionens överensstämmelse.

Rätten att producera och marknadsföra godkända produkter förutsätter att tillverkaren också betalar kostnaderna för godkännandemyndighetens övervakning av överensstämmelsen. Via detta blir kostnaderna en del av priset på produkten. I 3 mom. föreslås bli bestämt om kostnadsansvar och uppräknas befogenheterna för godkännandemyndigheten och den tekniska tjänst som representerar myndigheten. Dessa är för det första rätt att få tillträde till de platser där fordon, komponenter, system och separata tekniska enheter tillverkas, lagras, säljs, installeras, repareras och kontrolleras för att kunna utföra övervakning. För det andra skall godkännandemyndigheten och den tekniska tjänsten ha rätt att ta prov på produktionen och med bestämda intervaller utföra tester eller kalkyler som föreskrivs i särdirektiv eller E-reglementen. I flera direktiv anges och i E-reglementena föreskrivs exakt om bestämda provtagningsintervaller och antalet prov. För det tredje skall godkännandemyndigheten och den tekniska tjänsten ha rätt att vid behov få tillgång till material som behövs för att kontrollera kvaliteten och överensstämmelsen i fråga om varje godkänd typ. Detta är nödvändigt bl.a. för att kontrollera i vilken utsträckning felaktiga produkter produceras. För det fjärde skall godkännandemyndigheten och den tekniska tjänsten ha rätt att kontrollera tillsynsmetoderna i fråga om produk-

tionens överensstämmelse. Detta är nödvändigt för att kontrollera tillverkarens kvalitetskontroll.

I 4 mom. förbjuds kontroll och tillsyn på hemfridsskyddade platser, eftersom inspektionen inte utförs för att utreda brott eller trygga grundläggande fri- och rättigheter. Enligt 2 mom. kan godkännandemyndigheten låta tekniska tjänster utföra tillsynen över överensstämmelsen. Eftersom en teknisk tjänst inte är en myndighet är det nödvändigt att föreskriva att principerna om god förvaltning skall iakttas. I momentet intas en bestämmelse om att tekniska tjänster skall tillämpas vad som bestäms i lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966), lagen om översändande av handlingar (74/1954) och språklagen (148/1922). Eftersom tekniska tjänster inte fattar några beslut om behövliga åtgärder med anledning produktionens överensstämmelse med kraven, är det inte nödvändigt att ta in någon bestämmelse om rättelseyrkande.

46 §. *Överenskommelse om övervakning av produktionens överensstämmelse.* Utöver tillsynrättigheterna enligt 45 § 3 mom. skall godkännandemyndigheten enligt 1 mom. ingå ett avtal med tillverkaren om tillsyn över produktionens överensstämmelse och om tillsynens omfattning samt bokföring av resultaten av tester och kalkyler och om bilagedokumentens tillgänglighet under en med godkännandemyndigheten överenskommen tid. Det kan dock inte ens i avtalet förutsättas att testresultaten och bilagedokumenterna sparas längre än tio år.

Återkallelse av godkännande är det yttersta alternativet i fråga om avtalsbrott även i sådana fall då något fel inte upptäcks i själva produkten men tillverkaren inte samtycker till den tillsyn som föreskrivs i lag och om vilken överenskommit i avtalet. Om detta bestäms i 2 mom. Beroende på förseelsens art kan återkallelsen vara tidsbunden eller permanent.

47 §. *Godkännande som beviljas tekniska tjänster.* I typgodkännandedirektiven uppställs krav på tekniska tjänster genom hänvisningar till allmänna internationella standarder. Dessutom föreskrivs att tillverkaren

inte får godkännas som teknisk tjänst. De godkännanden som tekniska tjänster redan beviljat fortsätter att gälla också om den tekniska tjänsten inte har uppfyllt alla villkor som avses här.

I 1 mom. bestäms förutom om tillverkarens roll också om nämnda standarder. Standarderna SFS-EN 45001:1990 och SFS-EN 17025:2000 gäller testlaboratoriernas behörighet och innehåller bl.a. krav på att en teknisk tjänst skall vara oberoende av tillverkaren i funktionellt och ekonomiskt hänseende och ha tillgång till tillräckligt med yrkeskunniga anställda samt sådana system, anordningar och redskap som behövs för verksamheten.

Inom ramen för EG-typgodkännande och E-typgodkännande skall det ministerium vars uppgifter omfattar beredning av bestämmelser som gäller fordon, på några undantag när godkänna och anmäla de tekniska tjänsterna. Trots att beviljande av enskilda godkännanden inte nödvändigtvis är sådan verksamhet som är kännetecknande för ministeriet, föreslås att förfarandet, som redan nu tillämpas i Finland, skall fortgå. I vilket fall som helst är antalet tekniska tjänster begränsat, under 20, och med hänsyn till det internationella ansvaret är det motiverat att godkännande beviljas av ministeriet. Enligt 2 mom. skall kommunikationsministeriet således godkänna tekniska tjänster som uppfyller kraven enligt 1 mom. för att utföra kontroller, mätningar, tester och kalkyler enligt 36 §. Tekniska tjänster kan beviljas godkännande för en viss tid. När godkännande beviljas kan nödvändiga krav, begränsningar och övriga villkor uppställas i fråga om den tekniska tjänstens verksamhet. Kraven, begränsningarna och villkoren inskränks till sådana som innebär att det säkerställs att de uppgifter som förutsätter godkännande utförs på tillbörligt sätt. En teknisk tjänst skall underrätta ministeriet om sådana förändringar i sin verksamhet som påverkar förutsättningarna godkännandet. Sådana kan vara t.ex. att testerna ändras så att de kräver sådana betydande investeringar som inte är motiverade med hänsyn till kostnaderna. Den tekniska tjänstens godkännande gällande sådana tester skall då återkallas.

Ät den godkända tekniska tjänsten beviljas samtidigt tillstånd att övervaka överensstämmelsen som nämns i 45 §.

I 3 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om påvisande av att kraven begränsningarna och villkoren på tekniska tjänster uppfylls och om tekniska tjänsters anmälningar.

48 §. *Erkännande av utländska tekniska tjänster.* Principen enligt både typgodkännandedirektiven och Genèveöverenskommelsen är att ett godkännande som beviljats i en annan medlemsstat eller i en stat som tillämpar reglementet i fråga erkänns. Detta innebär också att de tekniska tjänsterna i en annan stat erkänns. Även finländska typgodkännanden kan beviljas på basis av tester vid en teknisk tjänst som erkänts av en annan stat, om godkännandemyndigheten godkänner och anmäler en sådan teknisk tjänst.

49 §. *Tillsyn över tekniska tjänster.* Utförandet av tester som behövs för typgodkännande är kommersiell verksamhet. De tekniska tjänsterna konkurrerar såväl med priser, tjänster, leveranstider som tyvärr även med kvalitet. Det är därför nödvändigt att övervaka anstalterna.

För att tillsynen skall kunna verkställas behövs det tillräckliga uppgifter om den tekniska tjänstens verksamhet. I 1 mom. föreslås därför bli bestämt att de tekniska tjänsterna skall föra register över sina kontroller, mätningar, tester och kalkyler.

Enligt 2 mom. bibehålls tillsynen över de tekniska tjänsterna som en uppgift för godkännandemyndigheten. Den skall övervaka de tekniska tjänsternas verksamhet i fråga om de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som anstalterna godkänts att utföra. Tillsynen bör å ena sidan vara regelbunden, å andra sidan oväntad. För tillsynen skall godkännandemyndigheten och de sakkunniga den anlitat ha rätt att få tillträde till sådana lokaler i den tekniska tjänsten där kontroller, mätningar, tester och kalkyler utförs. Dessa lokaler kan inte anses vara hemfridskyddade. Godkännandemyndigheten skall också utan hinder av bestämmelserna om sekretess i fråga om utlämnande av uppgifter i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet eller någon annan lag få tillgång till material som gäller den tekniska tjänstens oberoende samt personal, system, anordningar och redskap liksom kontroller, mätningar, tester och kalkyler. För att tillsyn skall kunna verkstäl-

las bör materialet kunna fås också när det innehåller information som kan betraktas som affärs- eller yrkeshemlighet. För att kostnaderna för tillsynen skall riktas i enlighet med principen om att "den som drar nytta betalar" föreslås bli bestämt att tillsynen skall verkställas på den tekniska tjänstens bekostnad.

Om godkännandemyndigheten vid tillsynen observerar att den tekniska tjänsten inte uppfyller föreskrivna krav eller inom ramen för sin handlingsfullmakt handlar i strid med bestämmelserna skall godkännandemyndigheten enligt 3 mom. underrätta kommunikationsministeriet. Informationen skall utan hinder av bestämmelserna om sekretess få lämnas också när den innehåller uppgifter som kan betraktas som affärs- eller yrkeshemligheter.

50 §. *Återkallelse av tekniska tjänsters tillstånd.* I de fall som avses i föregående paragraf skall godkännandemyndigheten vidta åtgärder som syftar till att tekniska tjänsters verksamhet skall börja stämma överens med bestämmelserna. Kommunikationsministeriet undersöker saken på basis av de uppgifter det fått av godkännandemyndigheten och skall kunna ge den tekniska tjänsten en anmärkning eller varning. I yttersta fall, om inga andra metoder hjälper för att en teknisk tjänst som godkänts av kommunikationsministeriet skall börja uppfylla kraven och om den i verksamhet enligt detta kapitel ständigt bryter mot väsentliga bestämmelser, skall kommunikationsministeriet kunna återkalla ett beviljat godkännande för viss tid eller helt och hållet.

6 kap. Periodisk besiktning av fordon

I lagen föreslås ett särskilt kapitel om periodisk besiktning. I sak motsvarar de föreslagna bestämmelserna huvudsakligen vad som för närvarande bestäms om årsbesiktning i besiktningsförordningen.

51 §. *Förbud att använda obesiktigade fordon.* I 1 mom. förbjuds användning i trafik av motordrivet fordon och släpvagn som koppats till det eller dess släpvagn, om fordonet inte godkänts vid periodisk besiktning. Det behövs inte någon särskild förelägningsåtgärd, och därför talas det om användningsförbud. Fordon som inte inom utsatt tid förts

till besiktning skall inte få användas i trafik. Likaså skall det vara förbjudet att använda fordon som bara underkänts vid besiktning inom utsatt tid eller om besiktningen avbrutits. Förslaget motsvarar i sak gällande praxis. I 84 § 1 mom. vägtrafiklagen sägs att användning av ett fordon i trafik är förbjudet, om fordonet inte har besiktats. Enligt 96 § 1 mom. i samma lag kan en polisman då förhindra fordonets användning i trafik genom att avlägsna registerbeteckningarna och omhändertaga registerutdraget eller med andra erforderliga medel.

Det föreslås att besiktning vid bestämda tider skall kallas periodisk besiktning i stället för den årsbesiktning som definieras i besiktningsförordningen. Den föreslagna benämningen beskriver bättre än den nuvarande termen att fordonet skall föras till besiktning på bestämda tider, inte årligen.

I enlighet med 84 § 1 mom. vägtrafiklagen skall besiktningsskyldigheten kunna gälla alla motordrivna fordon och släpvagnar som används i trafik. I 1 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda detaljerade bestämmelser om vilka fordon besiktningsskyldigheten gäller. Besiktningsskyldigheten utsträcks i detta sammanhang i enlighet med besiktningsdirektivet till att gälla lätta fyrhjulingar och fyrhjulingar, dvs. fordonskategori L_{6e} och L_{7e}. På samma sätt som för närvarande skall också bestämmelser om besiktningstider för periodisk besiktning utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om situationer där fordon med avvikelse från 1 mom. skall få användas i trafik även om de inte besiktigats vid periodisk besiktning. Avsikten är att rätten att använda obesiktigade fordon skall begränsas på samma sätt som enligt den gällande besiktningsförordningen. Om den centralaste rätten att använda obesiktigade fordon bestäms i 41 § i förordningen, enligt vilken ett fordon som underkänts vid besiktning inom besiktningstiden får användas i trafik i högst två månader, om det inte samtidigt meddelats körförbud.

I 3 mom. sägs att bestämmelser om periodisk besiktning av fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland utfärdas genom förordning av statsrå-

det. När besiktningsskyldighet åläggs beaktas gemenskapens lagstiftning och internationella överenskommelser som är bindande för Finland. För fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat krävs således besiktning som föreskrivs i besiktningsdirektivet. I stater som tillträtt besiktningsöverenskommelsen förutsätts att registrerade eller ibruktagna fordon besiktigas i enlighet med avtalet. Sådana stater är t.ex. Ryssland och Estland.

Enligt 18 § 21 punkten självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör vägtrafikärenden till landskapets lagstiftningsbehörighet. Bemyndigandet enligt 3 mom. gäller således även fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland.

52 §. *Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning.* Enligt 1 mom. får periodisk besiktning av ett fordon inte ens inledas, om fordonet inte får användas därför att skatter eller avgifter för fordonet har försummats eller om trafikförsäkringspremien i fråga om ett fordon för vilket föreligger trafikförsäkringsskyldighet har försummats. Efterbesiktning får inte heller utföras. Användningsförbud till följd av försummade skatter och avgifter för fordonet och försummelse av trafikförsäkringspremie utgör hinder för inledande av besiktningsprocessen. Besiktningsställena får information om användningsförbud och orsaken till förbudet samt om försummelse av trafikförsäkringspremie ur datasystemet för vägtrafiken. I analogi med det nuvarande undantaget i besiktningsförordningen skall periodisk besiktning få utföras trots försummelse av trafikförsäkringspremie, om domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldreglering för den som inte betalat premien.

För närvarande gäller enligt 35 § besiktningsförordningen att besiktningen av ett fordon skall avbrytas, om en eventuell skatt eller avgift för fordonet har försummats eller om premien för den gällande trafikförsäkringen i fråga om ett fordon för vilket föreligger trafikförsäkringsskyldighet inte har betalats.

Kontroll av skatter och avgifter i samband med besiktning gäller för närvarande egentlig fordonsskatt enligt lagen om skatt på motorfordon och fordonsskatt enligt lagen om for-

donsskatt. Om trafikförsäkring bestäms i trafikförsäkringslagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

I praktiken har besiktning för närvarande kunnat utföras, trots att skatt eller trafikförsäkringspremie inte betalats. I registret har dock inte antecknats att fordonet godkänts. Ibland har en kund i strid med bestämmelserna till och med inom den tid som föreskrivits för efterkontroll kunnat uppsöka besiktningssället på nytt, varvid det har konstaterats att skatten eller trafikförsäkringspremien har betalats och på utdraget har antecknats att besiktning har utförts. Propositionen omöjliggör ett sådant förfarande, därför att egentliga besiktningssåtgärder inte skall få vidtas förrän användningsförbud till följd av försummelse av skatter eller avgifter har upphört.

Det kan hända att fordonet används i trafik i samband med besiktningen. Det är därför inte motiverat att besiktningssmannen tvingas köra med ett fordon för vilket inte betalats trafikförsäkringspremie eller skatt som skall betalas för varje fordon. Den föreslagna ändringen har bara ringa betydelse för kunderna, eftersom de också i dag i vilket fall som helst måste besöka besiktningssället på nytt för att bevisa att saknade avgifter har betalats.

I 2 mom. konstateras att om verkningarna på användningsförbudet av saneringsförfarande och skuldreglering för den som försummat skatter och om kontroll av skatter och avgifter för fordon samt trafikförsäkringspremie i samband med periodisk besiktning bestäms särskilt. Om inverkingen av saneringsförfarandet och skuldreglering skulle stadgas i lagen om skatt på motorfordon vars bestämmelser skulle tillämpas i lagen om fordonsskatt. Det föreslås att lagen om skatt på motorfordon, lagen om fordonsskatt, bilskattelagen, lagen om bränsleavgift och trafikförsäkringslagen ändras så, att skyldigheten att kontrollera skatter och avgifter för fordon i samband med periodisk besiktning anges i en särskild författning om skatten och avgiften i fråga.

53 §. *Innehållet i periodisk besiktning.* Vid besiktningen kontrolleras fordonets skick och de uppgifter som antecknats i registret. För närvarande anges innehållet i årsbesiktningen i 34 § besiktningsförordningen. I fråga om de

objekt som skall kontrolleras vid besiktningen hänvisas i förordningen till besiktningsdirektivet.

Med stöd av det föreslagna bemyndigandet skall bestämmelser om det detaljerade innehållet i periodisk besiktning utfärdas genom förordning av statsrådet. Besiktningens innehåll baserar sig även i fortsättningen på besiktningsdirektivet. Det bemyndigas att fortfarande utfärda bestämmelser även om efterkontroll, som utgör ett led i den periodiska besiktningen.

54 §. *Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning.* I paragrafen bestäms om de viktigaste grunderna för godkännande vid periodisk besiktning. Fordon skall godkännas vid besiktning, om det vid besiktningen inte har observerats sådana fel eller brister som är betydande med tanke på trafiksäkerheten eller avsevärda med tanke på miljön. Om fordonet inte kan godkännas vid besiktningen skall det underkännas.

Avsikten är inte att den föreslagna bestämmelsen skall ändra gällande praxis, eftersom de viktigaste grunderna för godkännande eller underkännande enligt besiktningsförordningen i sak uttrycks i paragrafen. Enligt 38 § besiktningsförordningen skall ett fordon för närvarande godkännas vid besiktningen, om det inte har upptäckts några sådana fel eller brister på det som anges som orsak till underkännande i besiktningsdirektivet och det inte heller beträffande övriga komponenter som skall kontrolleras har upptäckts några sådana fel eller brister som är betydande med tanke på trafiksäkerheten eller miljön. Ett fordon skall också godkännas, om ett fel eller en brist som konstaterats på det endast medför obetydlig fara eller olägenhet för trafiksäkerheten och kan rättas till genom en enkel justeringsåtgärd. Det får dock finnas högst tre sådana punkter. Till skillnad från besiktningsförordningen skall fel och brister som är avsevärda med tanke på miljön utgöra grund för underkännande, inte betydande fel eller brister, därför att i 56 § föreslås bli bestämt att fel eller brister som medför betydande olägenhet för miljön skall utgöra grund för körförbud. På så sätt görs en klarare skillnad i fråga om grunderna för godkännande eller underkännande vid besiktning samt underkännande och samtidigt

körförbud.

Närmare bestämmelser om grunderna för underkännande skall utfärdas genom förordning av statsrådet. De detaljerade orsakerna till underkännande baserar sig huvudsakligen på besiktningsdirektivet. Avsikten är inte att gällande grunder för godkännande och underkännande skall ändras på grund av den nya lagen. Bestämmelser om godkännande och underkännande finns för närvarande i 38 § besiktningsförordningen.

55 §. *Avbrytande av periodisk besiktning.* För att periodisk besiktning skall kunna slutföras förutsätts enligt paragrafen att fordonet kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. Om fordonet inte kan identifieras, skall den periodiska besiktningen avbrytas på samma sätt som också i dag sker med stöd av besiktningsförordningen. Ett fordon identifieras närmast med hjälp registreringsskylten samt fordonets tillverkningsnummer och tillverkarskylt. Om oklarheter upptäcks i dem, kontrolleras andra identifieringsuppgifter, t.ex. motorns nummer.

Avbrytande av periodisk besiktning kan leda till att fordonet skall föras till annan besiktning, t.ex. registrerings- eller ändringsbesiktning. Den periodiska besiktningen kan fortsätta senare, om ytterligare utredningar företes på basis av vilka fordonet kan identifieras på ett tillförlitligt sätt.

Närmare bestämmelser om frågor som gäller avbrytande av periodisk besiktning skall utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan också bestämmas om övriga orsaker till avbrytande. En sådan orsak är, liksom för närvarande, att besiktning inte kan utföras på grund av vädret eller av andra motsvarande förhållanden.

56 §. *Meddelande av körförbud vid periodisk besiktning.* Om det vid besiktning upptäcks sådana fel eller brister i fordonet som medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön, skall fordonet enligt 1 mom. inte bara underkännas vid besiktningen utan också ges körförbud.

De centrala grunderna för meddelande av körförbud motsvarar i sak de grunder som anges i 38 § 2 mom. besiktningsförordningen. Fel som upptäckts i bromsarna, däckens skick eller en spricka som upptäckts i under-

redeskonstruktionen är exempel på orsaker som leder till att ett fordon ges körförbud. Som en betydande olägenhet för miljön som medför körförbud betraktas enligt 38 § 2 mom. besiktningsförordningen CO-utsläpp på en nivå som överstiger 6,0 % eller för dieselmotorer en absorptionskoefficient på en nivå som överstiger 4 m⁻¹.

I paragrafen bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om grunderna för körförbud. Avsikten är inte att de nuvarande grunderna för meddelande av körförbud enligt besiktningsförordningen skall ändras på grund av lagförslaget.

Ett fordon som getts körförbud får enligt 2 mom. inte användas i trafik förrän de fel och brister som upptäckts vid besiktningen har avhjälpits och fordonet har godkänts vid besiktning. Det kan också bli fråga om någon annan besiktning än periodisk besiktning. Fel som orsakar olägenheter för miljön kan eventuellt åtgärdas med en enkel justeringsåtgärd. Därför föreslås att sådana fordon skall få användas i trafik när ett sådant fel har avhjälpits och fordonet kontrollerats vid besiktning trots att det har andra fel som leder till underkännande men som inte medför körförbud.

I 3 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om anteckning av körförbud och om tillfällig användning i trafik medan körförbudet gäller. Avsikten är att genom det föreslagna bemyndigandet, liksom nu, föreskriva att körförbudet skall markeras med ett klistermärke. Även tillfällig användning begränsas till situationer som anges i besiktningsförordningen och enligt vilka fordonet får föras för förvaring, reparation och besiktning på nytt.

57 §. *Avhjälpan av fel och brister.* I 83 § vägtrafiklagen sägs att ett fordon som används i trafik skall till sin konstruktion och utrustning, sitt skick och sina övriga egenskaper vara säkert och överensstämmande med stadgandena och bestämmelserna om fordon. Ett fordon skall således till sitt skick vara säkert under hela den tid det används i trafik. I 1 mom. föreslås bli bestämt att felen och bristerna i ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning och som inte har getts körförbud skall avhjälpas så snart som möjligt.

Genom förordning av statsrådet föreskrivs en tidsfrist efter vilken fordonet utan någon särskild föreläggande åtgärd underställs körförbud, om inte de fel och brister som underkännandet grundar sig på har avhjälpts och godkänts vid en periodisk besiktning. Det föreslagna 1 mom. motsvarar i sak 44 § besiktningsförordningen. Avsikten är att i enlighet med besiktningsförordningen ange en tidsfrist om två månader.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken också smärre fel och brister som konstaterats vid periodisk besiktning skall avhjälpas inom en skälig tid. Dessa är sådana fel och brister som inte leder till att fordon underkänns vid besiktning. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar i sak den skyldighet som föreskrivs i 38 § 1 mom. besiktningsförordningen.

58 §. *Besiktningsintyg*. Enligt 1 mom. skall ett intyg alltid utfärdas vid periodisk besiktning. Om intyget bestäms närmare genom förordning av statsrådet.

Avsikten är inte att bestämmelserna om besiktningsintyg skall ändras med anledning av den nya lagen. Enligt 39 § besiktningsförordningen gäller för närvarande att en anteckning om utförd besiktning skall göras i registerutdraget. Över besiktningen skall dessutom uppgöras ett kontrollkort som ges till den som företett fordonet för besiktning. Kontrollkortet är ett slutdokument för besiktningen. Enligt 39 § 3 mom. besiktningsförordningen kan på begäran ges ett internationellt besiktningsintyg enligt bilaga 2 till besiktningsöverenskommelsen.

Intyget skall medhas i fordonet, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet. Eftersom besiktningen även i fortsättningen antecknas i registerutdraget, är registerutdraget fortfarande en handling som påvisar besiktning och som skall medhas i fordonet.

Besiktningsintyg som utfärdats för fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands och i landskapet Åland skulle gälla i Finland. Om detta bestäms i 2 mom. Enligt artikel 3 i besiktningsdirektivet utfärdas ett intyg över besiktningen. I artikeln sägs att på samma grunder som medlemsstaten själv har utfärdat intyget, skall varje medlemsstat erkänna intyg som utfärdats i en annan medlemsstat och

som styrker att ett motordrivet fordon på den statens territorium, som är registrerat, tillsammans med tillhörande vagn, har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyllt kraven i besiktningsdirektivet. Besiktningsintyg förutsätts också i besiktningsöverenskommelsen. De stater som tillträtt överenskommelsen skall erkänna det aktuella intyget.

59 §. *Besiktningsutföre*. Om besiktningsutföre bestäms i lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998). I paragrafen hänvisas till lagen.

7 kap. Registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning

Det föreslås att bestämmelserna om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning huvudsakligen tas in från besiktningsförordningen.

60 §. *Registreringsbesiktning*. I enlighet med besiktningsförordningen föreslås i 1 mom. bli bestämt att innan ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn tas i bruk i trafik och antecknas i registret skall det vara godkänt vid en registreringsbesiktning. Giltighetstiden för besiktningsintyget förkortas dock från sex till tre månader så att risken för att kraven som gäller på fordonet skall ändras under tiden mellan registreringsbesiktning och registrering. Kravet på registreringsbesiktningen gäller dock inte ett förhandsanmält och som färdigbyggt fordon godkänt fordon, vars typgodkännande gäller vid registreringstidpunkten och vars konstruktion eller utrustning inte ändrats till de delar som granskats vid typgodkännandet. Största delen av de personbilar som registerförs som nya är sådana.

I enlighet med besiktningsförordningen föreskrivs i 2 mom. att om ett fordon på anmälan av en sammanslutning som sköter trafik- eller bilförsäkringsärenden har avregistrerats på grund av skada eller om Fordonsförvaltningscentralen eller polisen anser att besiktning är nödvändig på grund av skador som fordonet har fått eller av andra särskilda skäl, skall fordonet innan det tas i bruk i trafik ha godkänts vid en registreringsbesiktning. Det görs ingen skillnad mellan avregistreringar

utförda av inhemska och utländska försäkringsbolag.

I besiktningsförordningen nämns ett flertal fordonsgrupper som av olika orsaker inte behöver registreringsbesiktigas innan de registreras. Sådana är bl.a. fordon i kategori N som tas i bruk som nya och vilkas konstruktion inte efter typbesiktningen har varit föremål för ändringar eller vilkas konstruktion har ändrats efter typbesiktningen endast genom att lastutrymmet utrustats med skyddsfodring, värmeisolering eller hyllor som behövs för godstransport. En snöskoter av typgodkänd modell som tas i bruk som ny, ett motorredskap eller en annan traktor än en sådan som skall registreras som trafiktraktor och dess släpvagn behöver inte heller föras till registreringsbesiktning. I 3 mom. bemyndigas vid behov att genom förordning av statsrådet föreskriva vilka andra än i 1 mom. avsedda fordon som inte behöver föras till registreringsbesiktning, om utförande av registreringsbesiktning och det intyg som utfärdas över den samt om registeranmälan av uppgifter om registerbesiktningen. Genom förordning föreskrivs också om registreringsbesiktning av fordon som tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

61 §. *Ändringsbesiktning.* Också i fråga om ändringsbesiktning tillämpas gällande bestämmelser i besiktningsförordningen. Enligt 1 mom. skall ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn föras till ändringsbesiktning innan det på nytt tas i bruk i trafik, om fordonets konstruktion eller användningssyfte ändras väsentligt. Här avses bl.a. att en paketbil ändras till husbil samt att ett fordon börjar användas i tillståndspliktig vägtrafik eller som skolbil. Ändringsbesiktning förutsätts också när komponenter eller utrustning fogas till eller avlägsnas från ett fordon, om fordonets egenskaper eller användningssyfte ändras i betydande grad. Ett fordon skall också föras till ändringsbesiktning, om förutsättningarna för skatter och avgifter som gäller fordonet ändras. Kravet gäller alla ändringar i beskattningen, oavsett om det är fråga om skattefrihet, skattesänkning eller skyldighet att betala skatt. Ändringsbesiktning behövs dessutom om uppgifterna om fordonets kategori, eller klass inte längre stämmer.

Det är inte nödvändigt att kräva ändringsbesiktning vid samtliga fall av konstruktionsändringar, t.ex. när en traktor tillfälligt utrustas som motorredskap. Enligt 2 mom. kan undantag från ändringsbesiktningsskyldigheten föreskrivas vid behov genom förordning av statsrådet om det är fråga om temporära och smärre ändringar. Genom förordning av statsrådet utfärdas också bestämmelser om utförande av ändringsbesiktning och intyg som utfärdas över den samt om registeranmälan av uppgifter om ändringsbesiktningen.

62 §. *Kopplingsbesiktning.* I fråga om kravet på kopplingsbesiktning tillämpas den gällande principen om att korskopplade person-, paket- och lastbilar och deras släpvagnar inte särskilt behöver föras till kopplingsbesiktning. Korskopplade fordon är fordon, vilkas mekaniska kopplingsanordningar, kopplingen av elledningarna och, i fråga om fordon som är försedda med tryckluftsbromsar, dimensioneringen och placeringen av släpbromskopplingarna uppfyller kraven i direktiv, E-reglementen eller allmänna standarder. Dessutom föreslås att kopplingsbesiktning krävs av fordonskombinationer som används för specialtransporter även i de fall att kopplingsanordningarna uppfyller kraven enligt standarderna. Andra än ovan nämnda fordon skall enligt 1 mom. föras till kopplingsbesiktning före koppling.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda vid behov bestämmelser om utförande av kopplingsbesiktning och intyg som utfärdas över den samt om registeranmälan av uppgifter om kopplingsbesiktningen. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om 1 mom. avsedda direktiv, E-reglementen och standarder.

63 §. *Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar.* I 52 § bestäms om förfaranden vid periodisk besiktning av fordon i fråga om vilka skatter eller andra avgifter eller trafikförsäkringspremier har försummats. I 54 § anges principerna för godkännande och underkännande. Om avbrytande av periodisk besiktning, ifall ett fordon inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt, bestäms i 55 §. Bestämmelser om körförbud för farliga fordon eller fordon som orsakar betydande olägenhet för miljön finns

i 56 §. Om avhjälpande av fel och brister bestäms i 57 § och om besiktningsutföre i 59 §.

Det föreslås att motsvarande förfaranden och principer skall tillämpas även vid registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning. Undantag från förbudet i 52 § tillåts dock i fråga om tunga fordon, dvs. fordon vars totalmassa överstiger 3,5 ton, därför att de ofta registreringsbesiktigas betydligt tidigare än de tas i bruk.

8 kap. Registrering av fordon

Det föreslås inte några betydande ändringar i systemet med registrering av fordon. Det föreslås att bestämmelser som är viktiga med tanke på individens rättigheter och skyldigheter upphöjs till lagnivå från besiktningsförordningen. Registreringssystemet skall fortfarande innefatta en möjlighet att förhandsanmäla fordon till registret, varvid fordonets tekniska uppgifter och identifieringsuppgifter antecknas. Förhandsanmälan är inte någon registrering, utan registreringen äger rum först när också uppgifterna om ägaren och eventuella innehavare registrerats.

64 §. *Anmälan om fordons registeruppgifter.* I 1 mom. anges i enlighet med den gällande principen vem som ansvarar för att fordonets registeruppgifter och förändringar i dem anmäls till registret. Fordonets ägare och innehavare ansvarar för åtgärderna.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om undantag från registreringsskyldigheten. Bestämmelser om undantag kan utfärdas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland och som bara skall användas i vägtrafik slumpvis eller tillfälligt. Genom förordning av statsrådet utfärdas också bestämmelser om ägaren eller innehavaren ansvarar för registreringsanmälningar samt om tidsfristen för registreringsanmälningar.

Av militärfordon införs en del i det vanliga fordonsregistret och en del i försvarsmaktens eget militärfordonregister. Bemyndigande till givande av förordning av försvarsministeriet skulle finnas i 3 mom. och samtidigt skulle försvarsministeriet bemyndigas att genom förordning utfärda bestämmelser om nämnda

register samt registreringsärenden inom försvarsmakten.

65 §. *Rätt att förhandsanmäla.* I 1 mom. anges noggrant vem som har rätt att förhandsanmäla. Inom ramen för näringsfrihet och icke-diskriminering kan rätten inte begränsas till fordonstillverkaren och tillverkarens representant. Rätten att förhandsanmäla bör på tillbörliga villkor utsträckas till att också gälla andra fordonsimportörer än tillverkarnas representanter. Förhandsanmälan skall kunna göras av den som uppfyller gällande villkor, dvs. som införts i det finska handelsregistret och som är en registrerad skattskyldig enligt 39 § bilskattelagen. I stället för benämningen handelsregistret används benämningen företags- och organisationsdatasystemet. Registrering som skattskyldig krävs dock inte, om den som gör förhandsanmälan för in sådana fordon för vilka inte uppbärs bilskatt, t.ex. mopeder eller traktorer. En sådan förhandsanmälare skall dock vara kreditkund hos tullen, om importen sker utanför EES-området. Den som gör förhandsanmälan skall dessutom vara solvent och sakkunnig samt få tillgång till tekniska uppgifter som hänför sig till ett fordonets konstruktion och utrustning och som är ett villkor för godkännande och intyg över överensstämmelse för fordon i kategori M₁ eller L eller intyg över typgodkännande för annat fordon. Den som gör förhandsanmälan skall ingå ett avtal med Fordonsförvaltningscentralen om inlämnande av uppgifter med hjälp av automatisk databehandling.

Det uppställs vissa nya krav på den som gör förhandsanmälan. Det har därför ansetts nödvändigt att de som tidigare kunnat förhandsanmäla får behålla sin rätt i ett år efter ikraftträdandet. En bestämmelse om detta föreslås i övergångsbestämmelserna.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om förhandsanmälan.

66 §. *Godkännande av fordon för införande i registret.* Allmänna villkor för införande i registret anges i 1 mom. En allmän förutsättning för den första registreringen av ett fordon är fortfarande att en vederbölig utredning företes över betalning av skatt och avgifter som hänför sig till fordonet, över äganderätten till fordonet och över föreskriven

trafikförsäkring. Motsvarande utredningar skall företas vid omregistrering och ändringsregistrering av fordonet. Genom förordning av statsrådet kan bestämmas om undantag från den allmänna bestämmelsen.

I 2 mom. förpliktas att föra in ett fordon i registret, om det uppfyller villkoren enligt 1 mom. Dessutom förutsätts att ett nytt färdigt fordon är av typgodkänd typ, fordonet har registreringsbesiktigats eller, om fordonet inte behöver registreringsbesiktigats, att det uppfyller de krav som gäller vid den tidpunkt då fordonet för första gången togs i bruk i Finland.

I 3 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om förutsättningarna för införande av fordon i registret och om registreringsanmälande. Genom förordning bemyndigas även om givande av bestämmelser om anmälan av innehavare. Behov av att anmäla innehavaren finns närmast då en mindreårig eller en utomlands boende person anmäls som fordons ägare. En utomlands bosatt ägare skulle nödgas anmäla åtminstone en finsk adress. Genom förordning av statsrådet utfärdas dessutom bestämmelser om intyg som utfärdas över registreringen och medhavandet av intyget i fordonet, registreringstecken och registreringsskyltar, nationalitetsbeteckningar, avregistrering av fordon, registrering av fordon för export och bilinteckning samt övriga registreringsfrågor.

67 §. *Vägran att registrera farliga fordon.* Typgodkännandedirektiven och Genèveöverenskommelsen har flera skyddsmetoder i händelse av att direktiven och E-reglementena inte garanterar fullständig säkerhet. Motsvarande bestämmelser föreslås i lagen. För det första skall Fordonsförvaltningscentralen kunna vägra att registrera ett farligt fordon under högst sex månader, trots att det har ett gällande intyg över överensstämmelse. Godkännandemyndigheten skall utan dröjsmål anmäla detta till godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna, godkännandemyndigheterna i stater som tillämpar E-reglementet i fråga och kommissionen samt uppge grunderna för sitt beslut. Anmälan skall kunna göras utan hinder av bestämmelserna om sekretess också i sådana fall när anmälan innehåller uppgifter som kan

betraktas som affärs- eller yrkeshemligheter.

Om en medlemsstat som meddelat typgodkännande gör en påstådd fara för trafiksäkerheten som anmälts till den stridig, skall godkännandemyndigheten försöka lösa meningsskiljaktigheten genom samråd med den myndighet som beviljat godkännandet. Om detta bestäms i 2 mom. Kommissionen skall underrättas om det beslut som gjorts stridigt och om resultatet av medlingen.

68 §. *Vägran att registrera förstörda fordon på nytt.* I den gällande registreringsförordningen förbjuds omregistrering av fordon som lösts in på basis av försäkring och om vilka anmälts att de skall avregistreras på grund av att de förstörts. Eftersom förbudet är av allmän betydelse och eftersom avregistreringsåtgärden är slutgiltig föreslås att bestämmelsen upphöjs till lagnivå och utvidgas så att den också gäller fordon som av andra orsaker avregistrerats slutgiltigt. Motsvarande omregistreringsförbud skall också tillämpas på fordon som slutgiltigt avregistrerats av någon annan orsak och för vilka den myndighet som beslutar om bilskatt har återbördat bilskatten. I dessa fall uppställer fordonskattemyndigheten registreringsförbud som villkor för bilskatteförmånen. Dock gäller att om villkoren för bilskatteförmån inte har uppfyllts, kan den som påfört skatten godkänna att fordonet återinförs i registret.

69 §. *De sista fordonen i serien.* Leveranskedjan för fordon från fabriken till kunden är lång. Fordonen levereras först till partiförsäljarnas eller importörernas lager och därifrån till minutförsäljarna. En del av fordonen tillverkas och levereras på beställning, men flertalet levereras via den nämnda kedjan. Det kan gå flera månader i olika mellanlagringskedan och framför allt innan den slutliga kunden uppenbarar sig.

När det i direktiv och E-reglementen uppställs nya krav på fordonen, deras system, komponenter och separata tekniska enheter tillåts en skälig övergångsperiod som behövs för både leveranskedjan och det tekniska genomförandet av kraven, framför allt till den tidpunkt från och med vilken alla nya produkter skall uppfylla de nya kraven. I praktiken har det dock visat sig att i väntan på att i synnerhet dyra ändringar skall börja gälla försöker fordonstillverkarna, importörerna

och säljarna ända till övergångsperiodens slut av kommersiella orsaker och konkurrensskäl föra in och sälja fordon enligt den föregående generationens krav. Det har då ofta hänt att lagret i landet på grund av regression, ökad arbetslöshet eller ändrad räntenivå eller av någon annan motsvarande yttre orsak inte blivit sålt och infört i registret förrän den nya kravnivån trätt i kraft.

I typgodkännandedirektiven har med tanke på sådana fall utvecklats ett särskilt undantagsförfarande för de sista fordonen i serien. Om detta föreslås bli bestämt i 1 mom. Godkännandemyndigheten skall på ansökan av tillverkaren med beaktande av en kvantitativ begränsning och en begränsad tid kunna tillåta att nya fordon registreras, säljs och tas i bruk, om de motsvarar en fordonstyp vars typgodkännande inte längre gäller. Förfarandet erkänns också i konstruktions- och utrustningsförordningen. Ett villkor för undantaget är enligt typgodkännandedirektiven att det skall tillämpas endast på fordon som var inom EES-staternas territorium när typgodkännandet upphörde att gälla. Det nuvarande förfarandet i Finland gällande de sista fordonen i serien är striktare: undantag kan endast beviljas fordon som var i Finland när den nya kravnivån började gälla. Ett villkor för undantaget skall fortfarande vara att fordonen har ett gällande intyg över överensstämmelse, vilket utfärdats medan de aktuella fordons typgodkännande fortfarande gällde. Förfarandet tillämpas inte på fordon som registrerats eller tagits i bruk innan det nämnda typgodkännandet upphörde att gälla.

Förfarandet behövs också för andra fordonskategorier än personbilar samt för två- och trehjuliga motorfordon. Då förfarandet med nationellt typgodkännande tills vidare tillämpas på dessa övriga fordonskategorier, skall även nationellt typgodkända fordon beviljas de undantag som avses här på samma grunder.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av kommunikationsministeriet utfärda bestämmelser om det maximala antalet fordon som registreras med ett föråldrat intyg över överensstämmelse eller intyg över typgodkännande, om giltighetstiden för föråldrade intyg över överensstämmelse eller intyg över typgodkännande och om förfarandet vid be-

viljande av avvikelser rörande de sista bilar i serien. I enlighet med typgodkännandedirektiven blir den allmänna övergångsperioden för färdiga fordon 6—7 månader och för etappvist tillverkade fordon 12—13 månader. Det maximala antalet fordon skulle vara 10 % av försäljningen under den föregående tolv månaders perioden av den aktuella fordonstypen för den som ansöker om undantag.

9 kap. Tekniska vägkontroller

I lagen föreslås ett särskilt kapitel om tekniska vägkontroller. I artikel 3 i vägkontrolldirektivet förpliktas EES-staterna att utföra tillräckligt med vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon. Sådana är bussar (kategorierna M₂ och M₃), lastbilar (kategorierna N₂ och N₃) och tunga släpvagnar (kategorierna O₃ och O₄). Enligt 1 § 2 mom. i lagförslaget gäller dock de nya bestämmelserna alla fordon som används i vägtrafik. De skillnader mellan nyttofordon och övriga fordon som behövs i bestämmelserna görs vid behov genom förordning av statsrådet.

70 §. *Innehållet i tekniska vägkontroller.* Vid tekniska vägkontroller av fordon kontrolleras, i den omfattning som kontrollanten anser vara ändamålsenligt, i fråga om fordon som använts i vägtrafik fordonets skick till den del det påverkar trafiksäkerheten och miljön. Dessutom kontrolleras de uppgifter om fordonet som antecknats i registret. Innehållet i tekniska vägkontroller motsvarar i sak innehållet i periodiska besiktningar. Närmare bestämmelser om innehållet i tekniska vägkontroller utfärdas genom förordning av statsrådet. När bestämmelser utfärdas om det detaljerade innehållet beaktas de förpliktelser som följer av vägkontrolldirektivet, men teknisk vägkontroll kan också vara ett vidare begrepp än vad som anges i vägkontrolldirektivet och omfatta alla slags kontroller av att fordonet stämmer överens med de tekniska bestämmelserna.

I artikel 4 i vägkontrolldirektivet bestäms om innehållet i vägkontroller av trafiksäkerheten. Enligt direktivet omfattar kontrollen tre punkter, av vilka en punkt eller flera genomförs. Kontrollen kan således omfatta en okulärbesiktning, kontroll av handlingar

som gäller fordonet, t.ex. besiktningsintyg, rapport om en tidigare vägkontroll av säkerheten, eller något annat särskilt dokument, samt egentlig kontroll av fordonets skick i syfte att upptäcka brister i fordonet.

71 §. *Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter.* I paragrafen föreslås bestämmelser om befogenheter för den som utför tekniska vägkontroller. I 74 § föreslås bli bestämt att tekniska vägkontroller skall utföras av polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet. De föreslagna bestämmelserna inskränker naturligtvis inte sådana befogenheter för kontrollanterna som baserar sig på andra bestämmelser.

Allmänna bestämmelser om polisens befogenheter finns i polislagen. I vägtrafiklagen, polislagen, tvångsmedelslagen (450/1987), tullagen (1466/1994) och lagen om gränsbevakningsväsendet (320/1999) finns rikligt med behörighetsbestämmelser som hänför sig till trafikövervakning och som berättigar till att utföra enskilda tjänsteuppdrag. Många av dem innefattar också rätt att använda tvångsmedel. I 93 § vägtrafiklagen sägs att fordon skall stannas på tecken av en polisman. Föraren är skyldig att iakttaga de påbud som en polisman ger för granskning av fordonets skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet.

I vägkontrolldirektivet förpliktas medlemsstaterna att genomföra tillräckliga vägkontroller. De föreslagna bestämmelserna möjliggör tillbörliga kontroller. Bestämmelserna berättigar inte till att fordon kontrolleras i annat syfte än för att genomföra tekniska vägkontroller. Begreppet teknisk vägkontroll i lagförslaget är dock vidare än begreppet vägkontroller av trafiksäkerheten i vägkontrolldirektivet. För närvarande gäller direktivet enbart nyttofordon, men enligt lagförslaget skall alla fordon kunna kontrolleras.

I 1 mom. intas en allmän förpliktelse om att fordonsförare är skyldiga att tillåta att tekniska vägkontroller utförs.

I 2 mom. uppräknas i detalj rättigheterna för dem som utför kontrollerna och skyldigheterna för dem som utsätts för en kontroll. Alla åtgärder bör syfta till att genomföra tekniska vägkontroller.

I 1 punkten föreskrivs skyldighet att förete

handlingar. Skyldighet att medföra de handlingar som nämns i punkten föreskrivs vid behov någon annanstans. Enligt 31 § registreringsförordningen skall den tekniska delen i fordonets registerutdrag medföras när fordonet används i trafik. Skyldighet att medföra registerutdraget kan också härledas ur 94 § vägtrafiklagen. Även besiktningsintyg skall företes. Om medhavande av besiktningsintyg bestäms i 58 §. Om rapport om tekniska vägkontroller bestäms i 73 §. Det föreskrivs dock inte skyldighet att medföra rapporten, men det är i förarens intresse att den medförs, därför att en högst tre månader gammal rapport beaktas om fordonet kontrolleras på nytt under denna tid. Föraren skall också förete annan handling som påvisar fordonets överensstämmelse, om föraren är skyldig att ha en sådan med sig. Handlingarna skall förutom för fordonskontrollanten också företes för den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i kontrollen. De handlingar som skall uppvisas innehåller tekniska uppgifter om fordonet, vilka den sakkunniga behöver när han eller hon kontrollerar fordonets skick.

I 2 punkten intas en bestämmelse där det tydligt konstateras att en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt den som utför besiktningar och som bistår dem som teknisk sakkunnig skall ha rätt att ta sig in i fordonet och vid behov framföra fordonet. Det är omöjligt att utföra tekniska vägkontroller ordentligt om kontrollanten inte kommer in i fordonet. Det kan bli nödvändigt att framföra fordonet i synnerhet när fordonets manövrerbarhet och bromsarnas funktionsduglighet kontrolleras.

Då de tekniska vägkontrollerna dessutom skall utföras av en myndighet, dvs. enligt 74 § polisen, tullverket eller gränsbevakningsväsendet, kan det anses att kraven på god förvaltning uppfylls tillräckligt i fråga om den besiktningsman som bistår myndigheten som teknisk sakkunnig. Eftersom en myndighet svarar för de tekniska vägkontrollerna, fattar inte besiktningmannen beslut om stoppande eller godkännande av fordon inte heller om kontrollbesiktning eller meddelande av körförbud.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till 7 kap. vägtrafiklagen, där det bestäms om tillsyns-

myndighetens rätt att stanna fordon och om förarens skyldighet att iaktta myndighetens order. Bestämmelserna i 93 och 94 § vägtrafiklagen fortsätter att gälla i oförändrad form.

72 §. *Genomförande av tekniska vägkontroller.* I paragrafen bestäms om hur tekniska vägkontroller skall utföras. I enlighet med vägkontrolldirektivet skall kontrollerna utföras på vägar.

Enligt 2 § 1 punkten vägtrafiklagen avses med väg såsom allmän benämning allmän och enskild väg, gata, byggnadsplaneväg, snöskoterled och torg samt annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik. I 3 § lagen om allmänna vägar (243/1954) sägs att till en väg hör också ett område som behövs för tull- och passkontroll av vägtrafik över riksgränsen.

Enligt 1 mom. skall en fordonskontrollant till skillnad från huvudregeln också kunna förhandsanmäla kontrollen, om anmälan syftar till att påverka fordonsägare och förare. Polisen kan t.ex. meddela, så som den också gjort, att under viss period kontrolleras i synnerhet däckens skick i samband med trafikövervakningen. I allmänhet har redan enbart ett meddelande av polisen en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Medborgarna fäster allt större avseende vid fordonsdäckens skick. Enligt artikel 2 punkt b i vägkontrolldirektivet avses med vägkontroll av trafiksäkerheten en av myndigheterna inte meddelad, och därför oväntad, kontroll av fordon. I den nya lagen är det dock inte motiverat att helt begränsa övervakningen av fordons tekniska skick till oväntade kontroller. I direktivet avses knappast heller att kontrollerna inte får anmälas allmänt. Den föreslagna bestämmelsen syftar till att en enskild person inte skall veta när hans eller hennes fordon kommer att genomgå en teknisk vägkontroll. Besiktning är däremot en kontroll där personen får veta tidpunkten på förhand.

Ävsikten är att de som utför besiktningar skall delta som sakkunniga i en del av de tekniska vägkontrollerna och att det vid kontrollerna åtminstone delvis används specialanordningar, t.ex. flyttbara bromsdynamometrar och mätanordningar för avgasutsläpp. För att undvika att tekniska anordningar måste förflyttas till vägen skall fordonen kunna hänvisas till ett närliggande besiktningställe

där det finns behövlig utrustning och där de sakkunniga är beredda. Ett sådant förfarande är också motiverat med tanke på trafiksäkerheten. En förutsättning för att ett fordon skall hänvisas till ett besiktningställe är naturligtvis att Fordonsförvaltningscentralen och besiktningstället ingått ett avtal enligt 74 § 2 mom.

I artikel 3 i vägkontrolldirektivet förutsätts att vägkontrollerna av trafiksäkerheten utförs utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk och med hänsyn till att det är nödvändigt att minska de kostnader och de förseningar som förorsakas förare och företag till ett minimum. Tekniska vägkontroller skall kunna utföras också i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland. I 2 mom. föreslås en bestämmelse om objektivitet och oskäligen olägenhet enligt direktivet.

I 3 mom. bemyndigas att vid behov genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om genomförandet av kontrollerna. Ävsikten är inte att utfärda sådana bestämmelser när lagen träder i kraft, men de kan vid behov utfärdas senare om det visar sig vara nödvändigt. I momentet bemyndigas också Fordonsförvaltningscentralen att meddela närmare anvisningar om genomförandet av tekniska vägkontroller.

73 §. *Rapport om tekniska vägkontroller.* Fordonets förare skall få en rapport om den tekniska vägkontrollen, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet. I vägkontrolldirektivet förutsätts att fordonets förare får en rapport, om det är fråga om en kontroll enligt artikel 4.1 punkt c. Kontroll enligt artikel 4.1 punkt c är en grundlig inspektion där fordonet kontrolleras i syfte att upptäcka brister i underhållet.

Ävsikten är att genom förordning av statsrådet föreskriva att till en början skall rapporter utfärdas bara i fråga om tekniska vägkontroller av nyttofordon. Också då skall en rapport i regel ges bara om så föreskrivs i direktivet. Utgående från erfarenheter kan utfärdandet av rapporter utvidgas, om det visar sig vara nödvändigt.

Bestämmelser om rapporten skall utfärdas genom förordning av statsrådet. Ävsikten är att det i förordningen skall hänvisas till bila-

ga I till vägkontrolldirektivet. Bilagan har utformats som en blankett. I punkt 10 i blanketten uppräknas bl.a. vad som skall kontrolleras. Avsikten är att Fordonsförvaltningscentralen skall utforma blanketterna, om vilket bestäms genom förordning av statsrådet.

Vid kontroll av fordonets tekniska skick ger polisen för närvarande fordonets förare en kopia av kontrollanmälan i första hand när registreringsskyltarna avlägsnas från fordonet.

74 §. *Fordonskontrollanter*. Enligt 1 mom. skall tekniska vägkontroller utföras av polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet, men polisen bär även i fortsättningen huvudansvaret för övervakningen av fordons tekniska skick. Tullverket och gränsbevakningsväsendet skall utföra kontroller i de områden där de också annars är verksamma. Polisens behörighet omfattar hela landet med undantag av Åland.

Av 1 § polislagen kan härledas att trafikövervakning samt övervakning av fordons tekniska skick i trafiken skall skötas av polisen. Också i 11 § polisförvaltningslagen (110/1992), där det bestäms om rörliga polisens uppgifter, föreskrivs att polisen skall leda och övervaka trafiken samt verka för att trafiksäkerheten främjas. Att trafikövervakningen är en uppgift för polisen stöds också av flera bestämmelser i vägtrafiklagen, i synnerhet bestämmelserna om trafikövervakning i 7 kap. I 93 § bestäms om stoppande av fordon och granskning av trafikdugligheten, i 94 § om skyldighet att förete handlingar och i 96 § om förhindrande av fordons användning.

Enligt 97 § vägtrafiklagen har en tull- och gränsbevakningsman i uppgifter som gäller trafikövervakning samma befogenheter som en polisman har enligt 93, 94 och 96 § i lagen. Övervakning av trafiken och övervakningen av fordons tekniska skick i trafiken kan således och har kunnat skötas också av tullverket och gränsbevakningsväsendet. I praktiken har tullverket och gränsbevakningsväsendet kontrollerat fordons tekniska skick vid gränserna, i första hand vid östgränsen som samtidigt är EG:s östgräns. Det har varit motiverat att kontrollera fordons tekniska skick vid gränsen, därför att det då blir möjligt att förhindra att fordon som stri-

der mot bestämmelserna kommer in i vårt land. I praktiken har tullverket kontrollerat tunga fordons skick och gränsbevakningsväsendet lätta fordons och bussars skick.

Innehavare av koncession för fordonsbesiktning har deltagit i tekniska kontroller av fordon på väg tillsammans med polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet. De som utför besiktningar har deltagit i kontrollerna efter att ha ingått ett avtal med Fordonsförvaltningscentralen. I 2 mom. föreslås bli bestämt att för tekniska vägkontroller skall Fordonsförvaltningscentralen ordna fordons-teknisk sakkunskap till hjälp för polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet. Detta sker så att ämbetsverket kommer överens med besiktningställena om att de skall delta i kontrollen. Det är motiverat att personer som är berättigade att utföra besiktningar deltar i tekniska vägkontroller, därför att de tack vare den grund- och tilläggsutbildning som krävs redan besitter den yrkesskicklighet som behövs vid tekniska vägkontroller.

Dessutom skall Fordonsförvaltningscentralen komma överens med polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet om att besiktningställena skall delta i kontrollerna. I överenskommelsen avtalas bl.a. om i vilken omfattning sådan tekniska vägkontroller skall ordnas i vilka det är motiverat att personer som utför besiktningar deltar. De behöver inte alls delta i alla kontroller, eftersom polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet också själva har teknisk sakkunskap om fordon. Det är inte heller ändamålsenligt att alla tekniska vägkontroller är sådana att det är nödvändigt att en person som utför besiktningar deltar. Avsikten är dock att antalet tekniska vägkontroller där besiktningställena deltar i fortsättningen kan ökas något jämfört med nuläget.

Fordonsförvaltningscentralens kostnader för uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller skall täckas med avgifter för besiktningens verksamheten som uppbärs hos besiktningställena. En paragraf om detta föreslås i lagen om koncession för fordonsbesiktning

I 3 mom. föreslås bli bestämt att den som utför besiktningar och som deltar i den tekniska vägkontrollen skall ha ett intyg av besiktningstället över rätten att delta i den tek-

niska vägkontrollen. Intyget skall på begäran företes föraren av det fordon som kontrolleras. Trots att polisen, tullverket eller gränsbevakningsväsendet alltid deltar i kontrollerna är det motiverat att rätten för den som utför besiktningar att delta i kontrollen kan påvisas skriftligen, i synnerhet då det i 71 § föreslås vissa befogenheter för honom eller henne, t.ex. att framföra det fordon som kontrolleras.

I 3 mom. hänvisas till lagen om koncession för fordonsbesiktning, i vars 21 a § föreslås bli bestämt om Fordonsförvaltningscentralens rätt att fungera som sakkunnig vid tekniska vägkontroller när deltagandet förutom egentlig sakkunnigverksamhet också syftar till att övervaka hur besiktningstillägena utför besiktningssuppgifterna.

75 §. *Utomlands konstaterade brister hos fordon som registrerats i Finland.* Enligt artikel 7.2 andra stycket i vägkontrolldirektivet kan de behöriga myndigheterna i den medlemsstat, där allvarliga brister har konstaterats hos nyttofordon som tillhör en person som är hemmahörande i en annan EES-stat, begära att de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk vidtar lämpliga åtgärder gentemot lagöverträdaren, t.ex. krav på att fordonet skall genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning. När ett sådant meddelande kommer kan polisen enligt det föreslagna 1 mom. förelägga att fordonet skall genomgå kontrollbesiktning. Hotet är att fordonet meddelas körförbud, om det inte förts till kontrollbesiktning inom den tid som polisen föreskrivit. Det återstår för polisen att pröva om det är motiverat att förelägga besiktning. Om fordonet efter ett utländskt meddelande har godkänts vid en periodisk besiktning, finns det i allmänhet inte några grunder för att förelägga kontrollbesiktning. Fordonets skick kan också bevisas på annat sätt, vilket påvisar att det inte är motiverat med en kontrollbesiktning. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om på vilka villkor ett sådant fordon med användningsförbud skall få föras till kontrollbesiktning.

Avsikten är att Fordonsförvaltningscentralen skall vara en sådan kontaktmyndighet som avses i artikel 7.1 i vägkontrolldirektivet. Med stöd av 77 § skall dock närmare be-

stämmelser om detta utfärdas genom förordning av statsrådet. I 2 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken Fordonsförvaltningscentralen utan hinder av bestämmelserna om sekretess skall ha rätt att till polisen lämna uppgifter enligt 1 mom. som den fått av utländska myndigheter.

76 §. *Utbyte av information och övrigt samarbete med myndigheter i andra stater och landskapet Åland.* I artikel 7 i vägkontrolldirektivet förutsätts att EES-staterna bistår varandra när direktivet skall tillämpas. I 1 mom. föreslås en allmän bestämmelse enligt vilken polisen, tullverket, gränsbevakningsväsendet och Fordonsförvaltningscentralen inom sitt verksamhetsområde skall bistå de behöriga myndigheterna i EES-staterna så som avses i artikel 7 i vägkontrolldirektivet.

Enligt 2 mom. skall Fordonsförvaltningscentralen underrätta den behöriga myndigheten i den stat eller i landskapet Åland där fordonet har registrerats eller tagits i bruk om allvarliga brister som i Finland upptäckts i fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands. Fordonsförvaltningscentralen skall samtidigt kunna begära att staten vidtar åtgärder gentemot nyttofordonets ägare.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse som berättigar till utlämnande av de uppgifter som avses i 2 mom. Det kan handla om uppgifter som skall hemlighållas med anledning av den sekretessplikt som föreskrivs i lagen om ofientlighet i myndigheternas verksamhet eller i någon annan lag, och därför är det motiverat att rätten att utlämna uppgifterna föreskrivs i denna lag.

Närmare bestämmelser om tillståndet av uppgifter enligt paragrafen och om begäran att vidta åtgärder skall enligt 4 mom. kunna utfärdas genom förordning av statsrådet.

77 §. *Internationell rapportering om tekniska vägkontroller.* I paragrafen bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om inlämnande av rapporter om tekniska vägkontroller samt om tillståndet av begäran och uppgifter. Åtgärderna baserar sig på vägkontrolldirektivet.

10 kap. **Rätt att använda och förhindrande av användningen av fordon, komponenter och separata tekniska enheter samt cyklar samt reparationsskyldighet**

78 §. *Rätt att använda komponenter och separata tekniska enheter.* I 66 § förutsätts att om det inte föreligger några andra hinder skall typgodkända fordon godkännas för införande i registret. Principen baserar sig på artikel 7.1 i direktivet om typgodkännande av bilar och släpvagnar, vilken behandlas närmare i allmänna motiveringen. I lagen intas också en förpliktelse enligt artikel 7.2 i direktivet, dvs. en förpliktelse att godkänna att typgodkända komponenter och separata tekniska enheter tas i bruk i trafik. En förutsättning är naturligtvis också då att komponenten eller den separata tekniska enheten lämpar sig för ändamålet och att den ändringsbesiktning som behövs för ibruktagandet har utförts, om så förutsätts i de aktuella bestämmelserna. Ett exempel på denna begränsning är typgodkända däck, som trots godkännande inte får användas i ett fordon som de inte är avsedda för. Däremot kan ett alltför stort däck användas i ett fordon efter det att det vid ändringsbesiktning konstaterats att den större däckstorleken faller inom tillåtna gränser enligt bestämmelserna om ändring av fordonet.

79 §. *Tillsyn över handel med komponenter, separata tekniska enheter och cyklar.* I 1 mom. utnämns Fordonsförvaltningscentralen till tillsynsmyndighet i fråga om tillverkning av och handel med komponenter, separata tekniska enheter och cyklar vilka avses i 78 §. Tullen övervakar import utanför EES-området till Finland. Uppdraget förutsätter sådana fordonstekniska kunskaper samt sådan kännedom om direktivbestämmelser och internationella bestämmelser att det inte lämpar sig för t.ex. konsumentmyndigheterna.

Till 2 mom. överförs en bestämmelse liknande 2 § 2 mom. trafikförnödendhetslagen. Enligt momentet gäller inte förbudet mot tillverkning, import och saluföring av komponenter eller separata tekniska enheter, vilka på grund av slitage eller av någon annan orsak är odugliga för det ursprungliga ändamålet, om detta anges synligt genom en anteck-

ning på de komponenter eller separata tekniska enheter som saluförs eller på deras förpackningar eller om det annars klart framgår att en komponent eller en separat teknisk enhet säljs som skrot eller för något annat ändamål än för att direkt användas i trafik. Av skäl som nämns i motiveringen till 6 § 2 mom. utsträcks bestämmelsen till att också gälla cyklar.

80 §. *Komponenter, separata tekniska enheter och cyklar som medför fara.* I enlighet med bestämmelserna i 42—44 § om fordon som medför fara föreslås motsvarande bestämmelser för andra typgodkända komponenter och separata tekniska enheter. Tillsynsmyndigheten skall under högst sex månader kunna förbjuda att sådana komponenter och separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk. Tillsynsmyndigheten skall i tillämpliga delar förfara enligt 44 §. Om detta föreslås bli bestämt i 1 mom.

I 2 mom. föreslås bli bestämt att om en cykel eller någon annan än en typgodkänd komponent eller separat teknisk enhet medför fara för förarens hälsa eller egendom, skall produktsäkerhetslagen (914/1986) tillämpas.

81 §. *Beskrivning.* Enligt 3 § trafikförnödendhetslagen kan trafikministeriet bestämma att när trafikförnödendheter överläts skall överlåtaren se till att förnödendheterna åtföljs av en beskrivning av korrekt användning, installation i fordonet och övriga omständigheter som kan anses nödvändiga. Den föreslagna paragrafen motsvarar huvudsakligen bestämmelsen. Fullmakten ges dock statsrådet och utsträcks dessutom till att också gälla cykelbeskrivningar.

82 §. *Verkställande av tillsyn.* Enligt 5 § 1 mom. trafikförnödendhetslagen har tillsynsmyndigheten, polismannen och det besiktningssälle som tillsynsmyndigheten befullmäktigat för uppdraget rätt att för utförande av kontroller få tillträde till den plats där den som importerar, tillverkar eller säljer trafikförnödendheter tillverkar, lagrar och säljer dem och för undersökning ta prov och få behövliga handlingar och uppgifter om egenskaper hos och godkännande av trafikförnödendheterna. Tillsynsmyndigheten har rätt att förbjuda att en trafikförnödendhet importeras, tillverkas och överläts under den tid under-

sökningen varar. Undersökningen skall utföras i brådskande ordning. Om tillsynen föreslås i enlighet med trafikförsäkringslagen bli bestämt i 1 mom., men tillsynen utsträcks till att gälla import, tillverkning och handel med cyklar. Det föreslås att tillsynsmyndigheten skall ha rätt att för tillsynsuppdrag anlita även andra sakkunniga som den befullmäktigat än ett besiktningställe. Det kan vara befogat att anlita andra sakkunniga när tillsynen förutsätter sådan sakkunskap som det inte kan förutsättas att besiktningstället har.

För att det skall vara möjligt att verkställa tillsyn måste tillsynsmyndigheten ha rätt att få handlingar och uppgifter utan hinder av bestämmelserna om sekretess också i sådana fall då de kan anses innehålla affärs- eller yrkeshemligheter. Verksamhet som avses i detta kapitel utövas vanligen i företag eller andra sammanslutningar. Eftersom det dock är möjligt att t.ex. handel eller upplagring i liten skala sker i anslutning till verksamhetsidkarens bostad, föreslås bli bestämt att kontroller inte skall få utföras på hemfridsskyddade platser, om det inte finns särskilda skäl att misstänka att förbudet enligt 6 § 2 mom. har överträtts. Om straffbarhet vid brott mot nämnda förbud stadgas i 96 §.

I enlighet med 5 § 2 mom. trafikförnödenhetslagen föreslås i 2 mom. bli bestämt att prov som tagits för tillsynen skall returneras efter undersökningen. Om provet måste förstöras vid undersökningen, skall tillsynsmyndigheten ersätta det till gängse pris. Dock gäller att om en komponent, en separat teknisk enhet eller en cykel vid undersökningen konstateras vara sådan att det är förbjudet att importera, tillverka eller sälja den, ersätts provet inte och importören, tillverkaren eller säljaren skall svara för undersökningskostnaderna. En rättvis fördelning av kostnads- och ersättningsansvaret syftar dels till att undvika att man låter utföra onödiga kontroller och undersökningar, dels till att påföra betalningen av kostnaderna för motiverade undersökningar på verksamhetsidkare som bryter mot bestämmelserna.

Eftersom den sakkunniga som befullmäktigats av tillsynsmyndigheten inte är en myndighet, är det skäl att bestämma om iakttagande av principerna om god förvaltning. I 3 mom. föreslås bli bestämt att sakkunniga

skall följa det som bestäms i lagen om förvaltningsförfarande, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, lagen om delgivning i förvaltningsärenden, lagen om översändande av handlingar och språklagen. Eftersom de sakkunniga inte skall fatta beslut om behövliga åtgärder på grund av att produktionen inte stämmer överens med kraven, är det inte nödvändigt att ta in någon bestämmelse om rättelseyrkande.

Med tanke på sådana fall där kontrollen utförs av någon annan än tillsynsmyndigheten föreslås i 4 mom. bli bestämt att den som utfört kontrollen utan dröjsmål skall underrätta tillsynsmyndigheten om att kontrollen genomförts och om de brister och försummelser som upptäckts. Efter att ha fått anmälan skall tillsynsmyndigheten vidta nödvändiga åtgärder. På grund av anmälan karaktär bör den kunna göras utan hinder av bestämmelserna om sekretess i fråga om utlämnande av uppgifter i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet eller någon annan lag också i sådana fall då den innehåller information som kan betraktas som yrkes- eller affärs-hemlighet.

83 §. *Komponenters, separata tekniska enheters och cyklars överensstämmelse med kraven.* I 1 mom. föreslås bli bestämt om förfarandet i sådana fall där tillsynsmyndigheten upptäcker eller får kännedom om att sådana i 6 § 2 mom. avsedda komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar som inte behöver vara godkända importeras, tillverkas för försäljning i Finland, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt. Som förfaranden skall förfarandena enligt 42 § 1 mom. tillämpas, dvs. sådana ändringar skall företas som innebär att kraven uppfylls, tillverkaren, importören eller säljaren förpliktas att offentligt meddela att en komponent, separat teknisk enhet eller cykel inte stämmer överens med kraven, tillsynsmyndigheten har rätt att själv lämna ett sådant meddelande på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad och rätt att förplikta tillverkaren, importören eller säljaren att ersätta kostnaderna för testning och undersökning, om tillsynsmyndigheten utnyttjar någon av de rättigheter som avses ovan. Dessutom tillämpas de bestämmelser om vite och hot om tvångsutförande som avses i 42 § 2 mom.

I 2 mom. föreslås en skyddsmetod i händelse av att tillverkaren, importören eller säljaren inte fullgör skyldigheterna enligt 42 § 1 och 2 mom. Om ingen av de åtgärder som nämns ovan leder till resultat, återstår i fråga om sådana komponenter, separata tekniska enheter och cyklar som inte stämmer överens med kraven att tillsynsmyndigheten förelägger att den komponent, separata tekniska enhet eller cykel som tillverkaren, importören eller säljaren förfogar över skall förstöras eller bestämmer vilket annat förfarande som skall tillämpas.

84 §. *Körförbud.* I paragrafen föreslås bestämmelser om förhindrande av användning av fordon, vilka motsvarar 96 § 1 och 2 mom. vägtrafiklagen.

I 1 mom. betonas den tekniska vägkontrollens roll genom att den nämns särskilt som en åtgärd under vilken det framgår om ett fordon inte är i skick, har körförbud på grund av att det inte är besiktigt, har inte införts i registret eller om föreskrivna skatter har försumrats. Detta hindrar inte att motsvarande bristfälligheter konstateras och att användning förhindras i samband med vanlig trafikövervakning.

Jämfört med gällande bestämmelse i vägtrafiklagen kompletteras momentet så att inte bara polismän utan också tullmän och gränsbevakningsmän skall ha rätt att förhindra att ett fordon används och meddela körförbud. I enlighet med gemenskapens princip om en inre marknad skall övervakningen av fordon som kommer från Finland och andra EES-stater huvudsakligen utföras av polisen och inom riksgränserna. Eftersom Finland dessutom har en 1 300 km lång gräns mot Ryssland, vilken samtidigt är Europeiska unionens yttre gräns, bör också tull- och gränsbevakningsmän tilldelas kontrollfullmakt och fullmakt att förhindra att fordon används. Tvångsmedlen för förhindrande av användning är desamma som enligt den gällande vägtrafiklagen, dvs. registreringsskyltar och registerutdrag avlägsnas. Tillsynsmyndigheten skall också kunna tillgripa andra metoder vid behov.

Miljöfrågorna har blivit viktigare efter det att vägtrafiklagen stiftades 1981, och till följd av detta har allt striktare avgas-, rökbildnings-, buller- och övriga miljöbegräns-

ningar uppställts för fordon. Betydande avgasutsläpp, rökbildning eller buller från fordon är därför också sådana brister enligt 1 mom. som betingar att användningen av fordonet förhindras. De tjänstemän som utför övervakningen bemyndigas att besluta att det inte finns någon orsak att förhindra att fordonet används, om bristfälligheten inte medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön. De tjänstemän som utför övervakningen bemyndigas även att tillåta att fordonet flyttas till en lämpligare plats till exempel för att omedelbart betala den obetalda skatten eller avgiften.

I 2 mom. utsträcks myndigheternas rättigheter till att också gälla sådana fall där fordonets konstruktion har ändrats i strid med de bestämmelser som avses i 7 § 2 mom.

I 3 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om på vilka villkor ett fordon som inte stämmer överens med kraven, är i oskick eller strider mot bestämmelserna får föras till förvar, reparation och besiktning. Genom förordning av statsrådet bestäms också och hantering och återställande av registreringskyltar och intyg över registrering.

85 §. *Föreläggande om kontrollbesiktning.* I enlighet med 96 § 2 mom. vägtrafiklagen intas i 1 mom. bestämmelser om när användning inte skall förhindras och å andra sidan när det skall föreläggas att ett fordon skall besiktigas vid ett fast besiktningsställe för en grundligare kontroll. Sådan grundligare kontroll kallas kontrollbesiktning.

Vid kontroll på väg finns det i allmänhet inte tillgång till mätanordningar av samma klass som vid fasta besiktningsställen. Vid kontroll kan det väckas misstankar om att fordonet inte är i trafiksäkert skick, men man kan inte få visshet om detta vid den tekniska vägkontrollen. Sådana situationer kan uppkomma framför allt vid undersökning av bromsar eller avgasutsläpp hos tunga fordonskombinationer. I enlighet med 96 § 2 mom. vägtrafiklagen och vägkontrolldirektivet föreslås att kontrollmyndigheten i sådana fall skall kunna förelägga att fordonet skall kontrollbesiktigas vid ett närliggande besiktningsställe. Om föreläggandet till kontrollbesiktning skulle bero på att bristerna i fordonets skick kunde leda till en säkerhetsrisk

skulle Fordonsförvaltningscentralen ersätta besiktningplatsen för kontrollbesiktningen skäligen kostnader. Kostnader som är större än de verkliga kostnaderna skulle ämbetsverket inte ersätta. Vid föreläggandet är det oklart om fordonet är i sådant skick som bestämmelserna förutsätter. Därför är det motiverat att den som blivit förelagd till kontrollbesiktning inte behöver betala besiktningssavgift. Fordonsförvaltningscentralen skulle inte ersätta kontrollbesiktningen om den inte utfördes under den tid som myndigheten stipulerat eller om kontrollbesiktningen skulle grundas på 75 §.

Polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen skall pröva vilken tidsfrist som är lämplig för kontrollbesiktning och också förelägga om en sådan. Fordonet är belagt med användningsförbud från och med tidsfristens början tills det godkänts vid kontrollbesiktning.

För tydlighetens skull föreslås i slutet av momentet bli bestämt att fullmakten att förelägga kontrollbesiktning också gäller fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands. I vägkontrolldirektivet förutsätts att kontrollerna och också besiktningsskrifterna är objektiva oavsett registreringsstat.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om omständigheter i anslutning till kontrollbesiktning, bl.a. om på vilka villkor ett fordon som är belagt med körförbud skall få framföras till kontrollbesiktning och om åtgärder ifall fordon inte kan identifieras vid kontrollbesiktning.

86 §. *Skyldighet att reparera fordon.* I lagen föreslås bestämmelser om återkallningskampanjer, recallkampanjer. Bestämmelserna är nya. Det är i allmänhet fråga om förfaranden som verkställs av fordonstillverkaren och som omfattar alla marknadsområden. Avsikten är att sådana fordon i vilka något fel upptäcks efter tillverkningen skall repareras av tillverkarens representant. Felet kan gälla komponenter eller system, för vilka krav uppställts i bestämmelserna, eller komponenter eller egenskaper, om vilka ingenting föreskrivits särskilt. Felet kan vara ett "skönhetsfel" utan betydelse för miljön, säkerheten och användningen, t.ex. felaktigheter i färgytans

egenskaper, lossning av prydnadslistens limning eller extra knastrande i förarhytten på grund av vibrerande komponenter. Det kan också vara fråga om en brist som är betydande för säkerheten eller miljön, t.ex. att hjulupphängningens kullad slits snabbt under vissa körförhållanden eller att avgasreningssystemet fungerar bristfälligt vid köld. Ibland kan felen avhjälpas i samband med någon av de första gånger som bilen är på service utan att kunden informeras, men i allmänhet skickar tillverkarna och importörerna enligt en sändlista från fordonsregistret en uppmaning till fordonens innehavare att föra sitt fordon till verkstad för reparation, där felet i allmänhet korrigeras utan debitering. Återkallningskampanjerna gäller vanligen förhållandevis nya fordon.

Oavsett hur allvarligt felet är när återkallningen bara en del av fordonsinnehavarna, och inte ens då uppsöker alla verkstaden. När det är fråga om ett fel som är betydande med tanke på säkerheten och miljön, bör ambitionen vara att nå en bättre, och om möjligt, fullständig täckning.

I 1 mom. föreslås därför bli bestämt att om det i en fordonstyp som godkänts att användas i trafik eller i en del av fordonen av en sådan typ vid periodisk besiktning konstateras sådana fel eller avvikelser som medför betydande fara för trafiksäkerheten eller avsevärd olägenhet för miljön och som leder till underkännande, skall fordonstypens tillverkare, tillverkarens representant och importören underrätta Fordonsförvaltningscentralen om alla gällande återkallningskampanjer så snart fordonstillverkaren har inlett kampanjen. Samtidigt skall meddelas om kännetecknen som visar att fordonet reparerats. Då det är tänkbart att andra än tillverkarnas representanter i fortsättningen importerar en betydande del av fordonen, är det skäl att föreskriva samma skyldigheter för både tillverkarens representant och importören. Avsikten är att fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören i första hand med alla till buds stående medel skall se till att felet eller avvikelserna avhjälpas i alla nämnda fordon som används i Finland. Tillverkaren, tillverkarens representant och importören skall underrätta Fordonsförvaltningscentralen om när återkallningskampanjen inom utsatt

tid har genomförts och alla fordon har reparerats.

Till en början föreslås att regleringen av återkallningskampanjer skall begränsas till fordon i kategori M₁ och L. De är vanligen serietillverkade och säljs till konsumenter. Övriga fordon tillverkas oftast enskilt och för företagsverksamhetens behov och någon motsvarande reglering av reparationer behövs inte.

Om alla fordon som återkallningskampanjen gäller inte kan repareras med åtgärder som tillverkaren eller tillverkarens representant vidtar, skall Fordonsförvaltningscentralen uppmana ägarna till oreparerade fordon att föra sitt fordon för reparation. För detta skall till Fordonsförvaltningscentralen ges igenkänningsuppgifter på de fordon som inte kunnat repareras. Ett besiktningställe kan också ge ägaren eller innehavaren en reparationsuppmaning i samband med periodisk besiktning. Som yttersta åtgärd föreskrivs i 2 mom. att Fordonsförvaltningscentralen genom avregistrering, föreläggande av körförbud eller på annat sätt kan förhindra användningen av ett fordon som trots uppmaning inte förs för reparation. En så kraftig åtgärd kan naturligtvis bara gälla allvarliga fel eller brister.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till konsumentskyddslagen (38/1978), där det bestäms om skyldighet att ersätta reparation av felaktiga produkter.

11 kap. **Installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter**

I lagen föreslås bestämmelser om installations- och reparationstillstånd, vilka motsvarar 4 § trafikförnödenhetslagen.

87 §. *Installations- och reparationstillstånd.* I 1 mom. föreslås en förteckning enligt trafikförnödenhetsförordningen över sådana system, komponenter och separata tekniska enheter vars installation och reparation förutsätter särskild teknisk sakkunskap eller särskilda lokaler, anordningar, verktyg eller mätinstrument. Sådana är i enlighet med trafikförnödenhetsförordningen taxametrar, färdskrivare, trycklufts- och elbromssystem i tung fordonsutrustning samt hastighetsbe-

gränsare. Förteckningen kompletteras med elbromssystem i tung fordonsutrustning. De tillståndskrav som nämns för installation och reparation av färdskrivare och hastighetsbegränsare baserar sig på en EEG-förordning om dessa och på ett direktiv där det förutsätts att medlemsstaterna upprättar ett system för godkännande och övervakning av installations- och reparationsarbeten. Tillståndet gällande taxametrar baserar sig på ett behov av konsumentskydd. Kravet på tillstånd att reparera bromssystem i tunga fordon baserar sig å ena sidan på att systemen är komplexa och å andra sidan på den stora betydelsen med tanke på säkerheten. Förteckningen kompletteras, om det genom direktiv förutsätts tillstånd av myndighet för att installera, justera eller reparera system eller separata tekniska enheter.

Enligt registreringsförordningen får en bilreparationsverkstad eller något annat kontrollställe kontrollera bromssystem och hastighetsbegränsare i tunga fordon. I 2 mom. föreslås bli bestämt att om kontrolluppgifter som tillståndshavaren utför bestäms särskilt. Uppgifterna regleras i den förordning som statsrådet med stöd av denna lag utfärdar om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik.

I enlighet med trafikförnödenhetsförordningen tillåts avvikelser från tillståndsförfarandet för sådana smärre installations- och reparationsarbeten i fråga om i 1 mom. avsedda komponenter, system och separata tekniska enheter som inte påverkar precisionen och säkerheten i fråga om komponenternas, systemens och de separata tekniska enheternas funktion. I 3 mom. bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om installations- och reparationsarbeten utan tillstånd.

Gällande installations- och reparationstillstånd fortsätter att gälla. Om detta bestäms i övergångsbestämmelserna.

88 §. *Tillsynsmyndighet vid installationer och reparationer.* I paragrafen utnämns Fordonsförvaltningscentralen till tillsynsmyndighet vid installation och reparation av system och separata tekniska enheter som avses i 87 § 1 mom.. Det finns inte någon annan myndighet som har den sakkunskap som behövs för uppdraget.

89 §. *Villkor för beviljande av installations- och reparationstillstånd.* I 1 mom. föreslås en förteckning som motsvarar 2 § trafikförnödenhetsbeslutet och som upptar allmänna krav som den som ansöker om installations- och reparationstillstånd skall uppfylla. Sådana är erforderade anmälningar till företags- och organisationsdatasystemet, tillbörliga arbetslokaler som behövs för installations- och reparationsverksamheten, tillräckligt yrkeskunnig personal och sådan utrustning som krävs för verksamheten.

I 2 mom. sägs i likhet med 13 § trafikförnödenhetsbeslutet att tillstånd att installera och reparera en taxameter inte får beviljas sökande för vars verksamhet en taxibilist eller en taxibilistorganisation svarar via ägandeförhållande eller på annat sätt. Orsaken till förbudet är den intressekonflikt som uppstår om bilisten eller någon som direkt eller indirekt är underordnad honom eller henne får rätt att installera och justera en anordning som bestämmer den avgift som kunderna skall betala. Eftersom bolaget Helsingin Taksiautoilijat ry, dock sedan 1989 skött justeringen av metrarna för taxibilisterna i Helsingfors utan att det har medfört problem för förarna, föreslås att undantaget enligt 21 § trafikförnödenhetsbeslutet från grundregeln skall fortbestå genom att motsvarande punkt tas in i övergångsbestämmelsen.

Genom förordning av statsrådet utfärdas detaljerade bestämmelser om varje trafikförnödenhet som avses i 87 §. Ett bemyndigande om detta föreslås i 3 mom.

Samtidigt bemyndigas att genom förordning av statsrådet indela reparationsarbetena i olika klasser på basis av hur krävande de är, så som nu gäller bromsreparationer samt installation och reparation av färdskrivare (A- och B-tillstånd). På samma sätt som enligt trafikförnödenhetsbeslutet skall genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om anmälningar om verksamheten, installations- och reparationsanvisningar samt om bokföringen av utförda installations- och reparationsarbeten.

I 4 mom. berättigas tillsynsmyndigheten att återkalla ett beviljat tillstånd för en viss tid eller helt och hållet, om den som innehar tillståndet inte längre uppfyller villkoren för er-

hållande av tillstånd eller om installations- eller reparationsarbeten inte utförts tillbörligt. Innan tillståndet återkallas kan tillsynsmyndigheten ge verksamhetsidkaren en anmärkning eller varning. I enlighet med lagen om förvaltningsförfarande skall tillsynsmyndigheten höra åtminstone den som innehar tillståndet innan det återkallas.

90 §. *Rätt att meddela undantag i fråga om reparationstillstånd.* Enligt trafikförnödenhetsbeslutet har Fordonsförvaltningscentralen rätt att bevilja undantag från tillståndsvillkoren för viss tid, om installations- och reparationsarbetet kan utföras tillbörligt trots bristfälligheterna. Här är det närmast fråga om fall där en ny företagare inleder verksamhet och under en bestämd tid använder t.ex. en annan företagares bromsdynamometer tills hans eller hennes egen utrustning har installerats. Det föreslås att nämnda rätt att meddela undantag tas in i lagen.

91 §. *Begränsningar i fråga om installations- och reparationsarbeten.* I syfte att undvika den intressekonflikt som avses i 89 § 2 mom. föreslås i 1 mom. att innehavare av installations- och reparationstillstånd inte skall få utföra installations-, justerings- eller reparationsarbeten som gäller taxametrar, färdskrivare eller hastighetsbegränsare i sådana motorfordon som innehavarna äger eller besitter. Eftersom den intressekonflikt som avses här i första hand blir aktuell för vägtrafikidkare eller företag som använder fordon för transportuppdrag, föreslås i 2 mom. ett undantag så, att de nämnda arbetena trots allt skall få utföras av företag som bedriver handel med fordon eller fordonsimportörer i fordon som skall säljas eller utrustas för en kund också i sådana fall då företaget eller importören fortfarande är fordonets ägare. Förbudet gäller inte heller idkare av buss- eller lastbilstrafik när de utför installationsarbeten som gäller färdskrivare i sådana fordon som de besitter och plomberingar i anslutning till dessa. Trafikidkarna får dock inte själva reparera sina färdskrivare.

92 §. *Tillsyn.* För att möjliggöra tillsyn över installations- och reparationsverksamheten föreslås i 1 mom. i enlighet med 5 § trafikförnödenhetslagen och 6 § trafikförnödenhetsförordningen bli bestämt att tillsynsmyndighet, polisman och sakkunnig som befull-

mäktigats av tillsynsmyndigheten skall ha rätt att få tillträde till de i 87 § avsedda platser där de som installerar eller reparerar system, komponenter och separata tekniska enheter utför installationerna och reparationerna. Tillsynsmyndigheten skall kunna anlita ett besiktningsställe som sakkunnig, så som föreskrivs i den gällande lagen, eller någon annan sakkunnig, i synnerhet om anlitaandet av ett besiktningsställe kan ge upphov till en intressekonflikt. Verksamhet som avses i kapitlet utövas i allmänhet i företag eller andra sammanslutningar. Eftersom det dock är tänkbart att t.ex. installations- och reparationsverksamhet i liten skala utövas i anslutning till verksamhetsidkarens bostad, föreslås bli bestämt att kontroller inte skall få utföras hemfridskyddade platser, om det inte finns särskild orsak att misstänka att installations- och reparationsarbeten enligt 87 § 1 mom. utförts utan tillstånd eller att begränsningen av reparationsarbeten enligt 91 § har överträtts. Om straffbarhet vid brott mot nämnda begränsning stadgas i 96 §.

Eftersom den sakkunniga som befullmäktigats av tillsynsmyndigheten inte är en myndighet, är det skäl att bestämma om iakttagande av principerna om god förvaltning. I 2 mom. momentet föreslås bli bestämt att på sakkunniga tillämpas vad som bestäms i lagen om förvaltningsförfarande, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, lagen om delgivning i förvaltningsärenden, lagen om översändande av handlingar och språklagen. Eftersom de sakkunniga inte skall fatta beslut om behövliga åtgärder på grund av att produktionen inte stämmer överens med kraven, är det inte nödvändigt att ta en någon bestämmelse om rättelseyrkande.

I sådana fall där kontrollen utförs av någon annan än tillsynsmyndigheten, förpliktas den som utför kontrollen i 3 mom. att utan dröjsmål underrätta tillsynsmyndigheten om utförda kontroller och de brister och försummelser som upptäckts där. Anmälan skall kunna göras utan hinder av bestämmelserna om sekretess också i sådana fall då anmälan eventuellt innehåller uppgifter som kan betraktas som affärs- eller yrkeshemligheter. Efter att ha fått anmälan skall tillsynsmyndigheten vidta behövliga åtgärder för att avhjälpa bristerna och försummelserna.

Enligt 4 mom. kan tillsynsmyndigheten vid behov återkalla ett installations- och reparationstillstånd, om de åtgärder som avses i 3 mom. inte leder till att bristerna och försummelsernas avhjälpas.

12 kap. Särskilda bestämmelser

93 §. *Särskilda anvisningar som fordons-tillverkaren och importören skall ge.* Fordorens konstruktioner har snabbt blivit komplexa, i synnerhet när elektroniska system blivit allt vanligare. System behövs bl.a. för att uppfylla långtgångna krav i fråga om avgasutsläpp, kollisionssäkerhet och bromsning. För systemen förutsätts noggranna anvisningar och utbildning i installations- och servicearbeten och ofta tillverkarspecifika särskilda anvisningar också för periodiska besiktningar.

I paragrafen föreslås en bestämmelse som förpliktar tillverkarna, tillverkarnas representanter och importörerna. De skall tillställa Fordonsförvaltningscentralen sådana särskilda anvisningar av tillverkaren som behövs vid besiktning eller teknisk vägkontroll. Sådana specialanvisningar meddelas i första hand för mätning av avgasutsläpp och kontroll av bromsarna. Många fordonstyper har värden som avviker från allmänt godtagbara mätningssvärden, vilka dock uppfyller kraven enligt testet för typgodkännande av fordonet.

Också för närvarande får Fordonsförvaltningscentralen de särskilda anvisningar som avses här av fordonstillverkare och importörer, men det föreligger inte någon allmän skyldighet att ge anvisningarna. Ämbetsverket har delgett besiktningsställena de särskilda anvisningar den fått. Avsikten är att anvisningarna även i fortsättningen skall delges besiktningsställena via Fordonsförvaltningscentralen. Det ligger i fordonstillverkarens och importörens samt dens intresse som för sitt fordon till besiktning att de uppgifter som avses i paragrafen står till förfogande för besiktningsställena.

94 §. *Anmälan av uppgifter till ett register.* I paragrafen bemyndigas att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om anmälan av uppgifter om periodisk besiktning och kontrollbesiktning samt tekniska vägkontroller till datasystemet över vägtrafi-

ken och om anteckning av uppgifterna i intyget över registrering.

I registerutdraget antecknas i dag uppgifter om godkännande eller underkännande av besiktning, det besiktningsställe som godkänt besiktningen och datum för godkännandet. Uppgifterna skall också anmälas till fordonsregistret. I registerutdraget antecknas också körförbud och när det upphör. Avsikten är inte att den nya lagen skall leda till att fler uppgifter skall antecknas i registerutdraget. När rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon genomförs, omprövas behovet av att öka antalet uppgifter som skall antecknas i utdraget. Direktivet skall genomföras senast den 1 juni 2004.

Om uppgifter som skall införas i register bestäms i lagen om ett datasystem för vägtrafiken och med stöd av den.

95 §. *Fordonsförvaltningscentralens rätt till ändringar.* Enligt 13 § registreringsförordningen har Fordonsförvaltningscentralen rätt att anteckna saknade uppgifter i registret eller rätta felaktiga uppgifter. Eftersom fullmakten gäller både uppgifter som myndigheten förfogar över och enskilds rätt, föreslås att bestämmelsen tas in i lagen. Bestämmelsen kompletteras dock så att det föreskrivs att före en ändring skall Fordonsförvaltningscentralen låta fordonets ägare och innehavare uttala sin uppfattning om hur pass motiverad ändring är, om ändringen påverkar ägarens eller innehavarens rättigheter.

Fordonsimportörerna har en betydande roll i fråga om registreringen av fordon. De sköter registreringsuppgifter för eget intresse samtidigt som de underlättar myndigheternas uppgifter. De fel som avses här har ofta sin upprinnelse i åtgärder som en importör vidtagit. Det är då skäligt att Fordonsförvaltningscentralen skall ha rätt att hos importören uppbära kostnaderna för avhjälpandet av felet. Motsvarande rätt att ta ut ersättning bör också utsträckas till övriga anmälningsskyldiga.

Till sist sägs att när ändringen gjorts skall Fordonsförvaltningscentralen meddela fordonets ägare och innehavare om detta.

96 §. *Straff.* I paragrafen samlas bestämmelserna om straff. I 1 mom. hänvisas till 23 kap. 1 § strafflagen, där det bestäms om straff för äventyrande av trafiksäkerheten.

Äventyrande är t.ex. att framföra ett fordon som är i gravt oskick.

I 2 mom. samlas i enlighet med grundlagsutskottets ståndpunkt en specificerad förteckning över *fordonsförseelser*, för vilka skall dömas till böter om inte gärningen är ringa eller strängare straff för förseelsen föreskrivs någon annanstans i lag. Fordonsförseelser är att underlåta att uppfylla krav gällande fordonets säkerhet, överensstämmelse med kraven och manövreringsduglighet, fullgöra reparationsskyldighet, att bryta mot ett förbud att använda fordonet eller körförbud, att bryta mot ett förbud att tillverka, importera och sälja trafikförnödenheter som inte stämmer överens med kraven eller att bryta mot ett förbud att ändra fordonets konstruktion. Som fordonsförseelse anses även, att underlåta att fullgöra skyldigheten att hålla ett fordon trafikdugligt underlåter att fullgöra skyldighet att medföra intyg över att fordonet varit taget ur trafik eller utomlands såsom stadgas i statsrådets förordning och att underlåta att fullgöra skyldigheten att ha med sig intyget över besiktning eller att fullgöra besiktningsskyldigheten. Fordonsförseelser är också att underlåta att anmäla om registreringsuppgifter eller underlåter att medföra intyg över registrering eller bryter mot krav på registreringstecken och -skylt eller nationalitetsbeteckning, såsom stadgas i statsrådets förordning. Fordonsförseelse är också att vägra vägbesiktning eller vägran att förete eller lämna in föreskrivna handlingar eller att vägra fordonskontrollanterna tillträde till fordonet eller tillsynsmyndigheten eller tillsynsmyndighetens representant tillträde till den plats där den som importerar, tillverkar eller säljer komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar tillverkar, lagrar eller säljer dem eller att ta prov för undersökningar eller att få behövliga handlingar eller uppgifter om egenskaperna hos eller godkännandet av komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar. Fordonsförseelser är dessutom att försumma att ge en trafikförnödenhetsbeskrivning såsom stadgas i statsrådets förordning, att utföra installations- och reparationsarbeten utan tillbörligt tillstånd eller i strid med den begränsning som föreskrivits för verksamheten och att vägra att ge tillsynsmyndigheten och tillsynsmyndighetens re-

presentant tillträde till den plats där system, komponenter eller separata tekniska enheter installeras eller repareras.

De förseelser som nämns i momentet är huvudsakligen sådana som nu är straffbara enligt 103 § i vägtrafiklagen eller 8 § i lagen om trafikförnödenheter. De uppräknade bestämmelserna har flyttats till den föreslagna lagen från nämnda lagar eller från förordningar givna med stöd av dessa lagar samt från trafiministeriets beslut. Rättspraxis om tolkning av när förseelsen kan anses ringa eller om det annanstans i lagstiftningen har stadgats om strängare straff finns det gott om. I 104 § i vägtrafiklagen stadgas att om en förseelse som nämns i 103 § i förhållande till omständigheterna är ringa, kan man avstå från att väcka åtal samt att döma straff.

Nya straffbara gärningar som det inte ännu finns rättspraxis på är underlåtelse att ha med intyg givet vid besiktning nämnt i 58 §, att vägra förete handlingar nämnda i 71 § vid teknisk vägkontroll eller att vägra den som utför kontroll tillträde till fordonet, att bryta mot körförbud givet vid teknisk vägkontroll nämnd i 84 §, att underlåta att fylla reparationsskyldighet given vid teknisk vägkontroll nämnd i 86 § och att vägra tillställa fordonsförvaltningscentralen fordonstillverkarens särskilda anvisningar nämnda i 93 §.

97 §. *Ändringsökande.* I paragrafen bestäms om rättelse i beslut som besiktningsstället fattat om godkännande eller besiktning av fordon samt om beslut om registrering som gjorts av avtalsregistrera. Enligt 1 mom. skall rättelse yrkas hos Fordonsförvaltningscentralen.

Om egentligt sökande av ändring bestäms i 2 mom. I ett beslut som Fordonsförvaltningen fattat med anledning av rättelse samt som den annars meddelat med stöd av denna lag får ändring sökas enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996). Samma förfarande tillämpas vid sökande av ändring i beslut som polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet meddelat med stöd av denna lag.

Beslut av en myndighet som övervakar fordons skick i trafiken, t.ex. beslut om körförbud, är i regel av sådan art att verkställigheten inte kan skjutas upp trots besvär. Av trafiksäkerhets- och miljöskäl skall också ett beslut av polisen, tullverket, gränsbevak-

ningsväsendet och Fordonsförvaltningscentralen iakttas trots besvär. Också ett beslut som besiktningsstället fattat i ett besiktningsärende skall iakttas trots att det inte har vunnit laga kraft. I 48 § besiktningsförordningen och i 67 § registreringsförordningen bestäms att ett beslut som har meddelats med stöd av förordningen skall iakttas även om det inte har vunnit laga kraft, om inte besvärsmyndigheten bestämmer annat. Besvärsmyndigheten kan bestämma att ett beslut inte behöver iakttas, t.ex. om en brist hos fordonet inte medför betydande fara och avbrytandet av körningen är av stor ekonomisk betydelse för den som saken gäller. I 3 mom. föreslås därför bli bestämt att beslut enligt 1 mom. får verkställas trots rättelseyrkande och beslut enligt 2 mom. får verkställas trots besvär.

98 §. *Närmare bestämmelser och anvisningar.* Bemyndiganden att utfärda förordningar har tagits in i respektive paragrafer. I 1 mom. bemyndigas dock för säkerhets skull att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen. Fordonsbranschen utvecklas snabbt, och det är omöjligt att i lagen på förhand bereda sig på alla behov av att utfärda närmare bestämmelser.

I 2 mom. bemyndigas att genom förordning av kommunikationsministeriet utfärda närmare bestämmelser om sådana fordon och komponenter i och mätningar av dem om vilka inte bestäms särskilt i lagen. Bestämmelserna kan gälla specialtransportfordon och specialtransporter, antalet dubbar i dubbdäck samt mätning av dubbkraften i dubbdäck.

I 3 mom. bemyndigas Fordonsförvaltningscentralen att meddela närmare anvisningar om anmälningar i anslutning till besiktningar, handlingar som skall användas vid besiktningar, anteckningar i intyget över registrering och utförande av besiktningsuppdrag. Fordonsförvaltningscentralens anvisningar gäller alla slags besiktningar.

99 §. *Närmare föreskrifter och anvisningar om polisens verksamhet.* I 1 mom. bemyndigas inrikesministeriet att meddela polisen närmare föreskrifter och anvisningar om de åtgärder som polisen skall vidta med stöd av lagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Bestämmelsen ändrar inte

gällande praxis.

I 2 mom. sägs att inrikesministeriet fastställer formuläret för de blanketter som skall användas i samband med de åtgärder som i denna lag och de författningar som utfärdats med stöd av den föreskrivs för polisen. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar 108 a § vägtrafiklagen. Formuläret för den rapportblankett som ges vid tekniska vägkontroller fastställs dock av Fordonsförvaltningscentralen.

13 kap. **Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser**

100 §. *Ikraftträdande.* I 1 mom. ingår en sedvanlig ikraftträdelsebestämmelse. Avsikten är att lagen skall träda i kraft vid ingång- en av 2003.

Enligt 2 mom. skall dock bestämmelserna om tillverkning och import samt handel med cyklar tillämpas efter en tvåårig övergångsperiod. Övergångsperioden behövs för att tillsynsmyndigheterna skall hinna bereda sig på de resurser som behövs för det nya uppdraget och för att verksamhetsidkarna skall hinna förse cyklar som inte uppfyller kraven och som inte sålts när bestämmelsen träder i kraft med sådan utrustning som förutsätts för användning i vägtrafik eller med en beskrivning som förbjuder användning i vägtrafik.

För att bestämmelsen om åldersgränsen 30 år för museifordon inte skall påverka bemötandet av fordon som nu blir museifordon, föreskrivs i 3 mom. en femårig övergångsperiod för ikraftträdandet av den nya åldersgränsen. Under övergångsperioden tillämpas åldersgränsen enligt konstruktions- och utrustningsförordningen.

I 4 mom. bestäms i enlighet med direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon om senare ikraftträdande för EG-typgodkännandekraven i fråga om fordon i kategori L. Direktivet skall tillämpas från och med den 17 juni 2003. Tills dess tillämpas det ursprungliga direktivet 1992/61/EEG, med stöd av vilket giltigheten för beviljade typgodkännanden föreskrivs i övergångsbestämmelserna.

I 5 mom. ingår en sedvanlig bestämmelse om rätt att vidta åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter, bl.a. att informera,

utbilda samt skaffa behövliga lokaler, anordningar och blanketter innan lagen träder i kraft.

101 §. *Upphävande av bestämmelser.* Trafikförnödenhetslagen jämte ändringar upphävs i sin helhet. Om giltigheten för installations- och reparationstillstånd som beviljats med stöd av lagen bestäms i övergångsbestämmelserna.

Genom lagen upphävs också trafikförnödenhetsförordningen och trafikförnödenhetsbeslutet. Med stöd av bemyndigandet i 87 § utfärdas en ny förordning av statsrådet om handel med samt installation och reparation av trafikförnödenheter.

Genom lagen upphävs också konstruktions- och utrustningsförordningen. I dess ställe bemyndigas i 27 och 29 § att ge tre förordningar av kommunikationsministeriet.

Det är inte möjligt att revidera militärfordonsförordningen innan den nya lagen träder i kraft. Därför föreslås att 1 § 3 mom. i konstruktions- och utrustningsförordningen skall fortsätta att gälla. Enligt momentet skall konstruktions- och utrustningsförordningen tillämpas på militärfordon enligt 2 § militärfordonsförordningen, med undantag av pansarfordon, så som bestäms i militärfordonsförordningen.

Eftersom det inte är säkert att behövliga ändringar i bilskattelagen gällande definition av vissa fordonskategorier som är befriade från skatt eller berättigade till nedsatt skatt, föreslås att definitionerna enligt konstruktions- och utrustningsförordningen av invalidtaxi, veterinärbil, skattefri husbil och likbil och servicebil samt avfrostsansordning för bakruta skall gälla tills vidare. Likaså skall definitionen av motorredskap som byggts på bilunderrede fortsätta att gälla tills vidare. Definitionerna skulle upphävas med den ändring av bilskattelagen i vilken de behövliga definitionerna skulle inkluderas.

Genom lagen upphävs dessutom besiktningssförordningen, vars bestämmelser till en del tas in i den nya lagen. Avsikten är dessutom att med stöd av lagen utfärda förordningar av statsrådet om godkännandet och trafikdugligheten hos fordon som används i trafik.

Av skäl som tidigare motiverats i samband med 22 § upphävs även trafikministeriets be-

slut om husbilar och huskarosserier.

Trafikministeriets beslut av den 3 oktober 1994 om internationellt godkännande av fordons konstruktion, utrustning eller delar (874/1994) blir onödigt när de föreslagna bestämmelserna om EG- och E-typgodkännande träder i kraft. Därför föreslås att beslutet skall upphävas.

102 §. *Övergångsbestämmelser.* I övergångsbestämmelserna samlas sådana rättigheter vilkas grunder förändras genom bestämmelserna i den nya lagen. Sådana är i 1 mom. avsedda befrielser som tillståndsmyndigheten före ikraftträdandet beviljat i fråga om taxametrar som krävs i fordon i kategori M₁ som används för tillståndspliktig persontrafik, i 3 mom. avsedda godkännanden som tekniska tjänster beviljat före ikraftträdandet och i 4 mom. avsedd rätt för tillverkare och importörer av fordon som när lagen träder i kraft kunnat förhandsanmäla fordon till registret att fortsätta att förhandsanmäla fordon till registret samt i 5 mom. avsedda installations- och reparationsstillstånd som beviljats med stöd av trafikförnödenhetslagen. Dessa rättigheter fortsätter att gälla. Rätten att förhandsanmäla blir dock i kraft bara ett år, och under den tiden skall den som förhandsanmäler påvisa att de nya kraven uppfylls.

I 2 mom. intas behövliga bestämmelser om giltighetstiden för typgodkännanden och intyg över överensstämmelse enligt det ursprungliga direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Enligt det nya direktivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon skall de gälla till och med den 9 november 2003, eller om tillverkaren begär det, till och med den 9 november 2004.

I 6 mom. föreskrivs förlängd tid i fråga om rätten att installera och reparera taxametrar för sådana sökande för vilkas verksamhet en taxibilist eller en taxibilistorganisation svarar via ägandeförhållande eller på annat sätt. Företag som beviljats tillstånd före den 1 september 1992 och för vars verksamhet en taxibilistorganisation svarar via ägandeförhållande skall på de villkor och enligt de begränsningar som anges i tillståndet få utföra installations- och reparationsarbeten på taxametrar i bilar som ägs eller innehas av taxibilister som hör till organisationen.

I 7 mom. föreskrivs till sist att ärenden som är anhängiga när lagen träder i kraft skall behandlas med stöd av de författningar som nämns i 101 § skall upphävas.

1.2. Vägtrafiklagen

Enligt förslaget skall 83, 83 a, 83 b och 84 § vägtrafiklagen upphävas. Motsvarande bestämmelser intas i 4, 6, 8, 25—29 och 51 § fordonslagen.

2 a §. *Definitioner på fordon.* Paragrafen ändras så att definitionerna i den motsvarar definitionerna i 3 § 1—5 punkten i den föreslagna fordonslagen. Definitionen på trafikförnödenheter slopas som obehövlig i denna lag. Ändringarna av definitionerna har motiverats i samband med 3 § i den föreslagna fordonslagen.

6 kap. Användning av fordon

I kapitlets rubrik stryks hänvisningen till trafikförnödenheter. Avsikten är att alla de bestämmelser i kapitlet där det hänvisas till trafikförnödenheter skall upphävas.

85 §. *Ansvar för fordons skick.* Bestämmelsen överförs till 9 § i den föreslagna fordonslagen. I vägtrafiklagen intas en hänvisning till den.

86 §. *Fordons användning.* I 2 mom. preciseras förordningen till förordning av statsrådet och ersätts benämningen "motorfordon" med benämningen "motordrivet fordon".

87 §. *Fordons mått och massa samt lastning av fordon.* Paragrafens 3 mom. kompletteras med en fullmakt för Fordonsförvaltningscentralen att bevilja undantag från bestämmelserna om mått och massa för fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan än en EES-stat. Dessutom ges ett bemyndigande att genom förordning av kommunikationsministeriet föreskriva om giltighetstiden för ett dylikt undantag och vid behov om andra villkor, om iakttagande av ömsesidighet vid beviljande av undantag samt om andra förutsättningar för beviljande av undantag. Dessa fullmakter, som i praktiken närmast gäller ryska fordonskombinationer, ingår för närvarande i användningsförordningen varifrån de intas i lag.

88 §. *Användning av bilbälte och annan*

säkerhetsanordning för bilsäte. I paragrafens 1 mom. 3 punkten ingår en bestämmelse om skyldigheten att använda bilbälte i paketbilar som är konstruerade för en högsta hastighet som överstiger 25 km/h, med undantag av passagerare på baksätena. Begränsningen beträffande hastigheten och undantaget i fråga om tvånget att använda bilbälten på baksätena slopas. Enligt definitionen i 10 § i den föreslagna fordonslagen är en bils konstruktiva hastighet alltid högre än 25 km/h. Med hänsyn till bilbältets synnerligen stora betydelse för trafiksäkerheten är undantaget gällande tvånget att använda bilbälten i baksätena på paketbilar helt omotiverat. Ändringen har dock ringa betydelse i praktiken, därför att bilbälte inte behöver monteras på tillfälliga säten som används i paketbilar. Tvånget att använda bilbälte gäller således i praktiken baksäten på fordonsskattebelagda paketbilar med fasta säten. Av beskattningsskäl är paketbilar med fasta säten sällsynta.

Punkterna 4 och 5 i momentet sammanslås så, att skyldigheten att använda bilbälte gäller tre- och fyrhjulingar samt lätta fyrhjulingar som är försedda med karosseri. Innehållet i skyldigheten ändras inte, men benämningarna motsvarar definitionerna i den föreslagna fordonslagen.

89 §. *Användning av skyddshjälm.* I paragrafens 1 mom. befrias föraren och passagerare i sådana i den föregående paragrafen avsedda tre- och fyrhjulingar som är försedda med karosseri samt lätta fyrhjulingar från skyldigheten att använda skyddshjälm. För närvarande har föraren och passagerare i tre- och fyrhjulingar med täckt karosseri befriats från skyldigheten att använda skyddshjälm i användningsförfordningen, men befrielsen intas för klarhetens skull i lag samtidigt som benämningarna på fordonen ändras så att de överensstämmer med den föreslagna fordonslagen.

92 §. *Tillämpning av bestämmelserna om användning av fordon.* Det föreslås att 3 mom., som gäller tillämpningen av bestämmelserna på militärfordon och militäranordningar, slopas. En motsvarande bestämmelse tas in i fordonslagen.

96 §. *Förhindrande av fordons användning.* I paragrafens 1 mom. hänvisas till den föreslagna fordonslagen, till vilken en be-

stämmelse som motsvarar 1 och 2 mom. i denna paragraf överförs.

Paragrafens 2 mom. motsvarar den nuvarande bestämmelsen i 3 mom.

105 §. *Parkeringsfel och onödig tomgångskörning.* I den mening i paragrafen som gäller tomgång ersätts benämningen "motorfordon" med benämningen "motordrivet fordon".

107 §. *Internationell trafik.* I paragrafen slopas hänvisningarna till en förordning om användning av fordon som registrerats anordnades än i Finland. Motsvarande bestämmelser överförs till fordonslagen. Samtidigt stryks hänvisningen till bestämmelserna om tomgång.

108 §. *Närmare bestämmelser.* I paragrafen slopas de bestämmelser och bemyndiganden som överförs till den föreslagna fordonslagen. I vägtrafiklagen kvarstår bemyndigandena att genom förordning av statsrådet föreskriva om användningen av vinter- och dubbdäck samt om rätten att använda terrängfordon på väg. Kommunikationsministeriet kan på framställning av försvarsministeriet i fråga om försvarsmaktens övningar på väg medge undantag från bestämmelserna i denna lag.

I paragrafens 3 mom. intas ett bemyndigande att genom förordning av kommunikationsministeriet vid behov utfärda bestämmelser om förarundervisningen och förarexamen, närmare krav som skall ställas på fordonsförarens hälsotillstånd, belastningen och säkerhetsarrangemangen vid transport av skolelever och daghemsbarn om transporter-na får statsunderstöd eller understöd av kommunen samt om lastning av fordon och fastgörande av last.

Bemyndigandena i paragrafens 4 och 5 mom. att genom förordning av jord- och skogsbruksministeriet utfärda bestämmelser om transport av djur i motordrivna fordon och släpfordon och att genom förordning av försvarsministeriet utfärda bestämmelser om militärtransporter med last- och paketbilar och om tillämpningen av militärfordonsförfordningen motsvarar nuvarande bemyndiganden.

Ikraftträdelsebestämmelse. Utöver en sedvanlig ikraftträdelsebestämmelse föreskrivs att andra bestämmelser som utfärdats med

stöd av vägtrafiklagen än de bestämmelser som skall upphävas enligt 101 § fordonslagen förblir i kraft tills annorlunda bestäms.

1.3. Lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg

5 §. *Trafiktillstånd.* I paragrafens 1, 3 och 4 mom. intas i stället för den utgående benämningen "motorfordon" benämningen "bil". Ändringen inverkar i praktiken inte på hur täckande skyldigheten att ha trafiktillstånd är eftersom den nuvarande benämningen förutom bilar även omfattar motorcyklar och mopeder, med vilka det knappast kommer att idkas tillståndspliktig persontrafik. Dessutom stryks hänvisningen till bestämmelser som utfärdats med stöd av lagen.

6 §. *Trafik som får idkas utan trafiktillstånd.* I paragrafens 4 punkt byts benämningen ut på det sätt som motiverats i samband med 5 § och begränsar rättigheten att idka trafik utan trafiktillstånd att även gälla persontrafik med personbil som innehavts av kommun, samkommun eller av person som är i kommuns eller samkommuns tjänst, samt concerns persontrafik med personbil eller bus.

1.4. Lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg

2 §. *Definitioner.* I paragrafen görs motsvarande ändring av benämningarna som i den föreslagna fordonslagen, dvs. benämningen "bil" införs i stället för benämningen "motorfordon". Ändringen har inte någon praktisk betydelse, eftersom trafiktillstånd enligt 4 § inte behövs för transport av varor med ett fordon som väger högst 1700 kg.

1.5. Lagen om koncession för fordonsbesiktning

2 §. *Koncessionsplikt.* I paragrafens 2 mom. slopas omnämmandet om typbesiktning. Enligt den föreslagna fordonslagen skall typbesiktningen ersättas med ett nationellt typgodkännande.

Paragrafens 3 mom. ändras så att momentets nuvarande bemyndigande att genom förordning utfärda bestämmelser om smärre de-

lar av besiktningsuppgifterna skall höra till statsrådet. Bestämmelser om villkor som skall uppställas för dem som utför uppgifterna, tillsynen över verksamheten samt intyg som utfärdas över utförda uppgifter och deras giltighet utfärdas också genom förordning av statsrådet. Momentet kompletteras även så att det genom förordning av försvarsministeriet kan bestämmas om vilka militärfordon som skall besiktigas vid ett i lagen avsett besiktningsställe och vilka fordon som försvarsmakten besiktigar själv. Även bestämmelser om besiktningsverksamheten i försvarsmakten utfärdas genom förordning av försvarsministeriet.

I 1 § 3 mom. besiktningsförordningen bestäms att försvarsministeriet bestämmer vilka militärfordon som skall föras till besiktning på de besiktningsställena som avses i förordningen och vilka militärfordon som skall besiktigas av försvarsmakten själv. Eftersom det bestäms om besiktningsförrättaren i denna lag är det motiverat att det även bestäms om undantag gällande militärfordons besiktningsställe i denna lag. Avsikten är inte att utvidga försvarsmaktens besiktningsverksamhet.

Försvarsministeriet meddelade 1983 med stöd av en redan upphävd förordning ett beslut om de personer som besiktigar bilar och pansarfordon i försvarsmakten. Avsikten är att beslutet skall moderniseras. Eftersom försvarsmaktens besiktningsverksamhet kan ha effekter som sträcker sig längre än förvaltningsområdet är det motiverat att föreskriva om besiktningsverksamheten i försvarsmakten genom försvarsministeriets förordning.

3 §. *Förutsättningar för beviljande av koncession.* I Finland är besiktningsverksamheten öppnad för konkurrens. Enligt 4 mom. skall ansökaren av koncession vara en medborgare i en EES-stat eller ett samfund vars hemort eller huvudkontor är inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Då koncessionsinnehavaren i Finland har offentliga befogenheter är det skäl att förutsätta att koncessionsinnehavaren etablerar sig i Finland. Detta är nödvändigt även at konkurransrättsliga skäl då det är möjligt att sökanden kan komma från EES-stat som inte har fri konkurrens inom besiktningen. Samtidigt ändras momentet så att sökanden förutsätts

vara en juridisk person. En privatperson kan inte på behörigt vis uppfylla de krav som ställs i lagen.

7 §. *Koncessionens omfattning.* Det föreslås att 2 punkten i paragrafen ändras så att koncession inte längre beviljas för årsbesiktningar utan för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar. Ändringsförslaget beror på de termer som används i den föreslagna fordonslagen. Hänvisningen till typbesiktning och EG-typgodkännande slopas såsom obehövlig.

14 §. *God förvaltningssed.* Vid besiktningsverksamhet i enlighet med koncessionen för besiktning och vid utbildnings- och försöksverksamhet som idkas av en innehavare av utbildningsrätt skall enligt 1 mom. iakttas de författningar om god förvaltning som nämns i momentet.

Enligt gällande paragraf tillämpas på personer som utför besiktningar endast vad som i 10 och 11 § lagen om förvaltningsförfarande bestäms om jäv.

Besiktningsverksamheten har ansetts innefatta utövande av offentlig makt och därför skall den betraktas som en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen. Även innehavaren av utbildningsrätt skall anses sköta en offentlig förvaltningsuppgift. I 124 § i grundlagen förutsätts att de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning inte får äventyras då offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter.

Enligt 2 mom. skall dock 10 § 1 mom. 4 punkten lagen om förvaltningsförfarande inte tillämpas på en person som är anställd hos en innehavare av utbildningsrätt. Koncessionshavarna ger med stöd av koncessionen i stor utsträckning själva utbildning till sina anställda. Därmed kan utbildaren eller den som tar emot proven stå i arbets- eller uppdragsförhållande till koncessionshavaren, dvs. den vars arbetstagare deltar i utbildningen eller provet. För att utbildningsverksamheten skall kunna fortsätta på samma sätt som hittills är det motiverat att inta den föreslagna bestämmelsen i lag.

Rättelse i ett beslut som koncessionshavaren eller utbildningsarrangören har fattat kan enligt lagens 26 § yrkas hos Fordonsförvalt-

ningscentralen. Om tillämpningen av språklagen bestäms i 13 § 4 mom.

21 a §. *Tillsyn vid teknisk vägkontroll.* Fordonsförvaltningscentralen skall utöva tillsyn över koncessionshavarna och deras verksamhet.

Enligt det föreslagna 1 mom. kan Fordonsförvaltningscentralen utöva tillsynen över besiktningsverksamheten förutom genom statistiska metoder samt kontroll- och inspektionsbesök även så, att verkets tjänsteman deltar som sakkunnig i de tekniska vägkontrollerna i stället för en anställd vid besiktningsstället.

För närvarande bestäms om de medel som används vid tillsynen i lagens 20 §. Det föreslagna deltagandet i tekniska vägkontroller kommer inte att bli något betydande medel för tillsyn men det förbättrar dock Fordonsförvaltningscentralens möjligheter att i efterhand reda ut om ett fordon har besiktigats på behörigt sätt.

Enligt 2 mom. skall den tjänsteman vid Fordonsförvaltningscentralen som deltar som sakkunnig ha ett av verket utfärdat intyg över rätten att delta i tekniska vägkontroller.

24 a §. *Avgift för besiktningsverksamheten.* I lagen intas en ny paragraf i vilken det bestäms om en avgift som uppbärs av besiktningsställena. Avgiften benämns avgift för besiktningsverksamheten.

Enligt 1 mom. skall Fordonsförvaltningscentralen hos besiktningsställena uppbära en fast avgift för varje utförd besiktning av ett fordon. De avgifter som uppbärs skall sammanlagt motsvara de totala kostnader (självkostnadspris) som Fordonsförvaltningen har till följd av utvecklandet av besiktningsverksamheten och stödfunktionerna, tillsynen över besiktningsverksamheten, förandet av ett register över fordon för koncessionshavarnas besiktningsuppgifter samt till följd av uppgifterna i anslutning till tekniska vägkontroller. Dessutom skulle avgiften för besiktningsverksamheten täcka de kostnader som enligt 85 § fordonslagen Fordonsförvaltningscentralen har för ersättning av kostnader för kontrollbesiktning. De kostnader som ligger till grund för prissättningen och den avgift som baserar sig på dem räknas ut på samma sätt som kostnaderna och avgifterna för offentligt rättsliga prestationer.

Bestämmelser om storleken på avgiften för

besiktningsverksamheten utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Avsikten är att avgiften för besiktningsverksamheten skall uppbäras till ett visst belopp för varje besiktning som utförts föregående månad. I ärenden som gäller avgiften iakttas i övrigt vad som bestäms i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992), dvs. vad gäller bl.a. indrivning och påförande av avgifter samt sökande av ändring.

Avgifterna för prestationer vid statliga myndigheter och de avgiftsgrunder som tillämpas regleras enligt lagen om grunderna för avgifter till staten. När det gäller den föreslagna avgiften är det fråga om en avgift som baserar sig på speciallagstiftning, trots att lagen om grunderna för avgifter till staten enligt 2 mom. i stor utsträckning skall tillämpas på ärenden som gäller avgiften.

Med avgiften för besiktningsverksamheten täcks de kostnader som åsamkas staten, i detta fall Fordonsförvaltningscentralen, för bedrivandet av besiktningsverksamhet, inklusive uppgifterna i anslutning till tekniska vägkontroller. Avsikten är att de medel som fås vid uppbörden av avgiften för besiktningsverksamheten skall användas för de ändamål som anges i 1 mom. 1—5 punkten.

För de prestationer som avses i 1 mom. 1—3 punkten uppbär Fordonsförvaltningscentralen redan nu en avgift av dem som bedriver besiktningsverksamhet. Avgiften uppgår till 0,80 euro för varje besiktning som utförs föregående månad. Avgiften omfattar en utvecklingsavgift för Fordonsförvaltningscentralens besiktningsverksamhet, en avgift för tillsyn samt en avgift för fordonsregisteranvändningstiden. Med avgiften täcks största delen av kostnaderna för myndigheternas uppgifter i anslutning till tillsynen över besiktningen, givandet av anvisningar och utbildningen av besiktningsmän samt kostnaderna för användning, upprätthållande och utvecklande av det register över fordon som används i besiktningsverksamheten. Uppbörden av avgiften baserar sig på lagen om grunderna för avgifter till staten och trafikministeriets förordning om Fordonsförvaltningscentralens avgifter (1260/2001) som givits med stöd av den.

Enligt lagen om koncession för fordonsbesiktning är besiktningsverksamheten beroen-

de av tillstånd. I lagen bestäms att koncessionshavaren skall uppfylla kraven på tillförlitlighet, sakkännedom, solvens och oberoende. I lagen och i med stöd av den givna föreskrifter ingår krav som ställs på besiktningsställets utrymmen. Om de anordningar som behövs i besiktningsverksamheten och om kvalitetsbestämningen bestäms i trafikministeriets beslut om koncession för fordonsbesiktning (202/1999). Fordonsförvaltningscentralen utövar tillsyn över att besiktningsställena uppfyller de krav som ställs på dem och att besiktningsverksamheten bedrivs på behörigt sätt. Tillsynen sker bl.a. med hjälp av statistiska metoder och genom att kontroll- och tillsynsbesök görs på besiktningsställena. Ett resultatmål för utförandet av dessa har under flera år uppställts för verket.

Fordonsförvaltningscentralens verksamhet för utvecklande av besiktningsverksamheten styrs till stor del av arbetet i utbildningskommissionen för besiktningsverksamhet, vars verksamhet baserar sig på bestämmelserna i förordningen om utbildningskommissionen för besiktningsverksamhet (184/1999), samt av givande av allmänna och enstaka anvisningar för besiktningsställena. Det har getts ett stort antal anvisningar om besiktningsverksamheten eftersom bestämmelserna om fordon ändras mycket ofta till följd av den tekniska utvecklingen. Med utvecklingsavgiften täcks även kostnaderna för de stödfunktioner som ankommer på Fordonsförvaltningscentralen, dvs. bl.a. för telefonrådgivning för besiktningsställena och rättelser av uppgifterna i registret över fordon.

Fordonsförvaltningscentralen upprätthåller ett datasystem för vägtrafiken som även innehåller ett register över fordon. Om registrets datainnehåll och om användningen av uppgifterna bestäms i lag. I samband med beviljande av koncession för besiktning beviljar Fordonsförvaltningscentralen de personer som utför besiktningar vid besiktningsstället rätt att använda registret. På besiktningsställena registreras uppgifterna om besiktning av fordon i registret. Den avgift för användningstiden som uppbärs av besiktningsställena täcker de direkta kostnader som åsamkas Fordonsförvaltningscentralen till följd av användningen av registret för vidtagande av besiktningsåtgärder och för regi-

streringen av besiktningsuppgifter. Årligen utförs ca två miljoner årsbesiktningar samt hundratusen andra besiktningar. För annan användning av registret betalar besiktningsställena särskilt. Kostnaderna i anslutning till utvecklande av datasystemet och till användarstödet täcks med en utvecklingsavgift.

Att en avgift för besiktningsverksamheten uppbärs hos besiktningsställena är motiverat till den del som avgiften grundar sig på de kostnader som avses i 1 mom. 1—3 punkten eftersom besiktningsställena får prestationer från Fordonsförvaltningscentralen för dessa uppgifter. Verket ger anvisningar och råd till besiktningsställena samt sköter ett stort antal andra utvecklingsuppgifter i anslutning till besiktningsverksamheten, utövar tillsyn över besiktningsställena bl.a. genom tillsyns- och kontrollbesök samt ger besiktningsställena tillstånd att använda datasystemet för vägtrafiken.

Enligt förslaget skall vid fastställande av avgiften för besiktningsverksamheten även beaktas de kostnader som åsamkas Fordonsförvaltningscentralen till följd av uppgifter nämnda i punkt 4 i anslutning till tekniska vägkontroller. Dessa kostnader beror i huvudsak på ordnandet av tekniska sakkunniga till tekniska vägkontroller. Uppgifterna baserar sig i huvudsak på 74 § i den föreslagna fordonslagen. Dessutom är avsikten att Fordonsförvaltningscentralen skall ta fram det formulär som behövs vid tekniska vägkontroller, i vissa fall betalar avgiften för kontrollbesiktning samt fungerar som den som samlar in och förmedlar uppgifter om tekniska vägkontroller mellan inhemska och utländska myndigheter och kommissionen. Fordonsförvaltningscentralen fungerar enligt den föreslagna 21 a § i lagen om koncession för fordonsbesiktning själv också som sakkunnig vid tekniska vägkontroller då avsikten med kontrollen är att utöver den egentliga kontrollen även övervaka kvaliteten på besiktningsställenas besiktningsverksamhet.

Besiktningsställena kommer att överföra den avgift som uppbärs av dem på de kunder som för sitt fordon till besiktning, och därför drabbar avgiften för besiktningsverksamheten i själva verket de som får en prestation vid teknisk vägkontroll. Dessutom får besiktningsförrättarna delvis också själva en pre-

station vid tekniska vägkontroller eftersom den tekniska vägkontrollen fungerar som ett medel för att utöva tillsyn över besiktningsställenas besiktningsverksamhet.

Den föreslagna avgiften för besiktningsverksamheten kan inte till alla delar basera sig på lagen om grunderna för avgifter till staten och därför är det motiverat att inta den föreslagna paragrafen i lagen.

29 §. *Övergångsbestämmelser.* I 3 § 3 mom. förbjuds att ge koncession åt ämbetsverk, institution eller läroanstalt som uppehålls av stat, kommun eller samkommun. I paragrafens 4 mom. krävs att koncessionsinnehavaren är en juridisk person registrerad i Finland. För att de samfund som bedriver besiktningsverksamhet med stöd av den nuvarande övergångsbestämmelsen skall kunna fortsätta med sin verksamhet, föreslås att en motsvarande övergångsbestämmelse intas i lagen.

1.6. Strafflagen

2 a kap. Om böter, förvandlingsstraff och ordningsbot

9 §. *Ordningsbotförelser.* Med den föreslagna förändringen av vägtrafiklagen skulle lagen 83, 83 a, 83 b och 84 § upphävas och motsvarande bestämmelser intas i den föreslagna fordonslagens 4, 6, 8, 25—29 och 51 §. Därför föreslås att det i paragrafens 2 mom. intas ett omnämnande av den föreslagna fordonslagen.

23 kap. Om trafikbrott

1 §. *Äventyrande av trafiksäkerheten.* I den föreslagna fordonslagen intas inte egna straffbestämmelser om de mest betydande brotten, utan i 96 § intas en hänvisning till 23 kap. 1 § strafflagen. På grund av detta föreslås att 1 mom. ändras så, att även den föreslagna fordonslagen nämns i paragrafen.

Brott mot bestämmelserna om besiktning betraktas numera som ett sådant trafikbrott som avses i vägtrafiklagen.

12 §. *Definitioner.* I paragrafens 3 punkt ersätts benämningen "motorfordon" med "bilar, mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar" i enlighet med den före-

slagna fordonslagen.

1.7. Lagen om skatt på motorfordon

2 §. Hänvisningen till vägtrafiklagen ändras till en hänvisning till den föreslagna fordonslagen, i vilken eller med stöd av vilken det bestäms om definitionerna på fordon och om klassificeringen av dem.

27 §. I paragrafens 1 och 2 mom. görs närmast de tekniska ändringar som föranleds av den föreslagna fordonslagen. För bilar som avses i 1 och 5 § lagen om skatt på motorfordon skall egentlig fordonsskatt betalas. Om skatten eller en till betalning förfallen del av den inte har betalats får fordonet inte användas i trafik. Fordonet är utan särskilda åtgärder belagt med användningsförbud. Förslaget motsvarar i sak det nuvarande förfarandet eftersom fordonets begagnade enligt den nuvarande lydelsen i 1 mom. skall förhindras om skatten eller till betalning förfallen del av den inte har betalats.

Enligt paragrafens 2 mom. kan Fordonsförvaltningscentralen av synnerligen vägande skäl helt och hållet eller för en bestämd tid återkalla det användningsförbud som avses i 1 mom. eller bestämma att 1 mom. inte skall tillämpas på fordonet. Förslaget motsvarar i sak nuvarande förfarande enligt vilket Fordonsförvaltningscentralen av synnerligen vägande skäl helt och hållet eller för en bestämd tid kan återkalla förhindrandet av begagnande av fordon. Som ett sådant synnerligen vägande skäl betraktas att domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldreglering för den som inte betalat avgiften.

27 a §. Det föreslås att det till lagen om skatt på motorfordon fogas en ny 27 a § som gäller förhindrande av användning av ett fordon som är belagt med användningsförbud enligt 27 § 1 mom. men som används i trafik och om kontroll av användningsförbudet innan en periodisk besiktning av fordonet utförs.

Enligt paragrafens 1 mom. skall en polisman, tullman eller gränsbevakningsman förhindra att ett fordon används i trafik, om det på det sätt som avses i 27 § 1 mom. är belagt med användningsförbud på grund av att egentlig fordonsskatt eller en till betalning

förfallen del av den inte har betalats. Bestämmelser om hur förhindrandet görs ingår för närvarande i 96 § vägtrafiklagen. Förhindrandet sker genom att registerbeteckningarna avlägsnas och intyget över registrering omhändertas eller med andra erforderliga medel. Motsvarande bestämmelse intas i denna lag. Med skriftligt tillstånd av en polisman, tullman eller gränsbevakningsman får dock fordonet föras till förvaring till en plats som myndigheten anser ändamålsenlig. Registreringsskyltarna och intyget över registrering skall ges tillbaka när de till betalning förfallna skatterna har betalats. Förslaget motsvarar i sak nuvarande förfarande.

I paragrafens 2 mom. intas en bestämmelse enligt vilken besiktningsförrättaren i samband med utförandet av en periodisk besiktning är skyldig att kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse av egentlig fordonsskatt eller en del av den. Förslaget motsvarar i sak nuvarande förfarande eftersom det i 7 § förordningen om skatt på motorfordon bestäms att besiktningsförrättaren vid utförande av besiktning eller kontroll enligt besiktningsförordningen är skyldig att kontrollera att den egentliga fordonsskatten har betalats. Enligt 52 § i den föreslagna fordonslagen får en periodisk besiktning inte inledas om fordonet är belagt med användningsförbud därför att skatter eller avgifter för fordonet har försummats.

I paragrafens 2 mom. bestäms att i samband med besiktning och trafikövervakning anses ett fordon vara belagt med användningsförbud om det finns en anteckning om försummad skatt i ett register över fordon. I registret kan det t.ex. på grund av ett felaktigt angivet referensnummer dock finnas en anteckning om att skatten försummats, trots att den har betalats. Fordonets ägare, innehavare eller förare kan genom att förete en tillförlitlig utredning över betalningen av skatten upphäva användningsförbudet. Enligt 3 mom. kan som tillförlitlig utredning betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit, ett kontoutdrag som företes tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalautomat eller en hem- eller företagsdator och som företes tillsammans med debetsedeln. Även till den-

na del motsvarar förslaget i sak nuvarande förfarande.

1.8. Lagen om fordonsskatt

2 §. *Skattepliktiga fordon.* I paragrafens 2 mom. intas en hänvisning till den föreslagna fordonslagen i stället för hänvisningen till vägtrafiklagen.

4 §. *Tillämpning av lagen om skatt på motorfordon.* Enligt 1 § lagen om fordonsskatt skall fordonsskatt betalas för person- och paketbilar samt för specialbilar vars största tillåtna totalmassa är högst 3500 kg. Enligt 4 § 1 mom. tillämpas på uppbörden av fordonsskatt vad som bestäms om debitering och uppbörd av egentlig fordonsskatt i lagen om skatt på motorfordon om inte något annat bestäms i denna lag eller i förordning som utfärdats med stöd av den. I 1 mom. görs de tekniska ändringar som föranleds av den föreslagna fordonslagen och de föreslagna ändringarna av lagen om skatt på motorfordon som företas till följd av den.

11 §. *Godkännande av fordon vid besiktning.* Enligt ordalydelsen i den nuvarande paragrafen godkänns ett fordon inte vid årsbesiktningen om fordonsskatten är obetald. Den som utför besiktningen bestämmer att fordonet på grund av att skatten är obetald skall genomgå efterbesiktning inom den tid som bestäms för efterbesiktning. Om skatten inte heller då är betald, beläggs fordonet med körförbud enligt det förfarande som bestämts med stöd av vägtrafiklagen.

I paragrafens 1 mom. görs de ändringar som föranleds av den föreslagna fordonslagen. I 1 mom. intas en bestämmelse enligt vilken besiktningsförrättaren vid utförandet av en periodisk besiktning skall kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse av fordonsskatt eller en del av den. Förslaget motsvarar i sak nuvarande förfarande eftersom det i 7 § 1 mom. förordningen om fordonsskatt bestäms att besiktningsförrättaren vid utförande av årsbesiktning enligt besiktningsförordningen är skyldig att kontrollera att fordonsskatten har betalats som sig bör. Enligt 52 § i den föreslagna fordonslagen får en periodisk besiktning inte inledas om fordonet är belagt med användningsförbud därför att skatter el-

ler avgifter för fordonet har försummats.

I paragrafens 1 mom. bestäms också att i samband med besiktning och trafikövervakning anses ett fordon vara belagt med användningsförbud om det finns en anteckning om försummelse av skatt i ett register över fordon. I registret kan det t.ex. på grund av ett felaktigt angivet referensnummer dock finnas en anteckning om att skatten försummas, trots att den har betalats. Fordonets ägare, innehavare eller förare kan genom att förete en tillförlitlig utredning över betalningen upphäva användningsförbudet. Det föreslås att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen enligt vilket såsom tillförlitlig utredning kan betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit, ett kontoutdrag som företes tillsammans med debetse deln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalautomat eller en hem- eller företagsdator och som företes tillsammans med debetse deln. Även till denna del motsvarar förslaget i sak nuvarande förfarande, eftersom en bestämmelse med samma innehåll ingår i 7 § 2 och 3 mom. förordningen om fordonsskatt (324/1997).

1.9. Bilskattelagen

1 §. I 2 mom. ändras benämningen "motorfordon" till benämningen "motordrivet fordon". Samtidigt ändras hänvisningen till vägtrafiklagen till en hänvisning till den föreslagna fordonslagen.

52 §. I 1 mom. görs en teknisk ändring. Förhindrande av fordons användning ändras till användningsförbud av fordon. Den föreslagna ändringen beror på de ändringar som föreslagits i 63 § 2 mom.

63 §. I 2 mom. görs de ändringar som föranleds av den föreslagna fordonslagen. Att bilskatt betalats är en förutsättning för att bilen skall kunna registreras eller tas i bruk. Att bilskatten betalats kontrolleras i samband med den första registreringen av fordonet. Enligt 3 och 47 § bilskattelagen kan man dock bli tvungen att betala bilskatt efter en registrering i Finland om fordonets konstruktion, användningssyfte eller ägande har ändrats så att fordonet inte längre uppfyller förutsättningarna för skattefrihet, nedsättning av skatt eller skatteåterbäring eller om en så stor

del av fordonets delar har bytts ut att det måste beskattas på nytt. Om skatten inte har betalats skall fordonet utan särskild åtgärd beläggas med användningsförbud oberoende av vem som är fordonets ägare eller innehavare. Bestämmelsen motsvarar de bestämmelser om användningsförbud som föreslagits i lagen om fordonsskatt, lagen om skatt på motorfordon och lagen om bränsleavgift. Enligt nuvarande 2 mom. kan en skattemyndighet förhindra att fordonet används om skatten inte har betalats på förfallodagen.

79 a §. Det föreslås att det i bilskattelagen intas en ny 79 a § som gäller kontroll av det användningsförbud som avses i 63 § 2 mom. innan en periodisk besiktning av fordonet utförs.

I 1 mom. intas en bestämmelse enligt vilken det i samband med en periodisk besiktning skall kontrolleras att fordonet inte är belagt med användningsförbud till följd av en till betalning förfallen bilskatt. Genom förslaget förenhetligas bestämmelserna om skyldigheten att kontrollera användningsförbudet i bilskattelagen, lagen om fordonsskatt, lagen om skatt på motorfordon och lagen om bränsleavgift. Enligt 52 § i den föreslagna fordonslagen får en periodisk besiktning inte inledas om fordonet är belagt med användningsförbud därför att skatter eller avgifter för fordonet har försummats.

I paragrafens 1 mom. bestäms att ett fordon anses vara belagt med användningsförbud om det finns en anteckning om försummad skatt i ett register över fordon. I registret kan det t.ex. på grund av ett felaktigt angivet referensnummer dock finnas en anteckning om att skatten försummats, trots att den har betalats. Fordonets ägare, innehavare eller förare kan genom att förete en tillförlitlig utredning över betalningen upphäva användningsförbudet. Enligt 2 mom. kan som tillförlitlig utredning betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit, ett kontoutdrag som företes tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalautomat eller en hem- eller företagsdator och som företes tillsammans med debetsedeln. Om det tulldistrikt som påfört skatten eller Fordonsförvaltningscentralen med stöd av 52 § 1 mom. för viss tid eller helt och hållet återkallat användningsförbu-

det berättigar uppvisande av beslutet också till periodisk besiktning.

1.10. Miljöskyddlagen

13 §. *Motordrivna fordon, motorredskap och maskiner.* I paragrafens rubrik samt 1 mom. 1 punkten ändras benämningen "motorfordon" till "motordrivet fordon". Ändringen beror på att benämningarna i fordonslagen ändras. Den föreslagna ändringen utvidgar bemyndigandet ett genom statsrådets förordning utfärda bestämmelser gällande utanför väg förutom om nuvarande begränsning av bilar, motorcyklars och mopeders tomgång även om begränsning av traktors, motorredskaps och terrängfordons tomgång.

116 §. *Straffbestämmelser.* Motsvarande de förändringar av benämningarna ovan i 13 § ändras i paragrafens 4 mom. ordet motorfordon till motordrivet fordon.

1.11. Lagen om bränsleavgift

1 §. Hänvisningen i 2 mom. till vägtrafiklagen ändras till en hänvisning till den föreslagna fordonslagen.

13 §. Enligt 1 och 2 § lagen om bränsleavgift skall bränsleavgift betalas för med dieselmotor försedda personbilar, paketbilar, lastbilar och bussar som är registrerade i Finland eller ett annat land eller som oregistrerade används i Finland samt i vilka såsom bränsle används bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja. Enligt 13 § 1 mom. skall bränsleavgiften betalas senast inom 30 dagar från betalningsföreläggandet.

Till paragrafen fogas en ny 3 mom. enligt vilket ett fordon utan särskilda åtgärder är belagt med användningsförbud om bränsleavgiften inte har betalats inom utsatt tid. Fordonet är belagt med användningsförbud oberoende av vem som är fordonets ägare eller innehavare. Bestämmelsen motsvarar de föreslagna bestämmelserna om användningsförbud i lagen om fordonsskatt, lagen om skatt på motorfordon och bilskattelagen.

Det föreslås också ett nytt 4 mom. enligt vilket den myndighet som påfört bränsleavgiften på ansökan av ägaren eller innehava-

ren och på de villkor den bestämmer, av särskilda skäl kan återkalla det användningsförbud som avses i 3 mom. för en viss tid eller helt och hållet. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 52 § 1 mom. bilskattelagen. Bestämmelsen är nödvändig eftersom ett ovillkorligt användningsförbud kan leda till oskäliga situationer i synnerhet då fordonets innehavare utan ägarens vetskap har använt bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja.

13 a §. Till lagen fogas en ny 13 a § som gäller kontrollen av det i 13 § 3 mom. föreslagna användningsförbudet innan en periodisk besiktning av fordonet utförs.

I 1 mom. intas en bestämmelse enligt vilken det i samband med en periodisk besiktning skall kontrolleras att fordonet inte är belagt med användningsförbud till följd av en till betalning förfallen bränsleavgift. Genom förslaget förenhetligas bestämmelserna om skyldigheten att kontrollera användningsförbudet i bilskattelagen, lagen om fordonsskatt, lagen om skatt på motorfordon och lagen om bränsleavgift. Enligt 52 § i den föreslagna fordonslagen får en periodisk besiktning inte inledas om fordonet är belagt med användningsförbud därför att skatter eller avgifter för fordonet har försummats.

I paragrafens 1 mom. bestäms att ett fordon anses vara belagt med användningsförbud om det finns en anteckning om försummelse av bränsleavgift i ett register över fordon. I registret kan det t.ex. på grund av ett felaktigt angivet referensnummer dock finnas en anteckning om att skatten försummats, trots att den har betalats. Fordonets ägare, innehavare eller förare kan genom att förete en tillförlitlig utredning över betalningen av skatten upphäva användningsförbudet. Enligt 2 mom. kan såsom tillförlitlig utredning betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit, ett kontoutdrag som företes tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalautomat eller en hem- eller företagsdator och som företes tillsammans med debetsedeln. Om den myndighet som påfört skatten med stöd av 13 § 4 mom. för viss tid eller helt och hållet återkallar användningsförbudet berättigar uppvisande av beslutet till periodisk besiktning.

1.12. Trafikförsäkringslagen

15 b §. I lagen intas en ny paragraf och enligt dess 1 mom. är besiktningsförrättaren i samband med utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att en till betalning förfallen försäkringspremie har betalats. Enligt 52 § i den föreslagna fordonslagen får en periodisk besiktning inte inledas om trafikförsäkringspremien för fordonet inte har betalats.

För närvarande baserar sig skyldigheten att kontrollera trafikförsäkringspremien på 35 § besiktningsförordningen. Det är ändamålsenligt att det bestäms om åtgärder i anslutning till övervakningen av trafikförsäkringspremien i trafikförsäkringslagen och inte i bestämmelserna om besiktning.

I 2 mom. bestäms om när trafikförsäkringspremien skall anses vara betald när det är fråga om trafikövervakning på väg eller utförande av besiktning. I samband med besiktning och trafikövervakning är det inte motiverat att kräva fullständig säkerhet över att premien har betalats. Om det i datasystemet för vägtrafiken inte finns någon uppgift om att premien försumrats skall premien anses betald. Om en dylik anteckning finns i registret kan personen förete en annan tillförlitlig utredning över att premien har betalats. Härvid skall en periodisk besiktning utföras och den som övervakar trafiken kan inte hindra användningen av fordonet i trafik.

Enligt 9 § 1 mom. 3 punkten lagen om ett datasystem för vägtrafiken (819/1989) har Fordonsförvaltningscentralen rätt att i maskinläsbar form få uppgifter ur Trafikförsäkringscentralens och trafikförsäkringsbolagens system om försummelser av betalning av trafikförsäkringspremier för överföring till datasystemet för vägtrafiken.

1.13. Lagen om parkeringsbot

De föreslagna ändringarna föranleds av benämningarna i den föreslagna fordonslagen och av att kraven i luftvårdslagen innehålls i miljöskyddslagen.

1.14. Lagen om Fordonsförvaltningscentralen

2 §. *Uppgifter*. Mom. 1 punkten 5 gällande Fordonsförvaltningscentralens uppgifter ändras så att den gäller typgodkännanden. Till 9 punkt fogas de uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller vilka grundar sig på den föreslagna fordonslagen. I 10 punkten ersätts benämningen "trafikförnödenhet" med benämningen "komponenter och separata tekniska enheter" i enlighet med den föreslagna fordonslagen. I enlighet med den föreslagna fordonslagen tas cyklar med bland de fordon som skall övervakas.

Paragrafens 2 mom. förblif oförändrat.

2. Närmare bestämmelser

Bemyndigandena enligt 80 § grundlagen för statsrådet eller kommunikationsministeriet eller något annat ministerium att utfärda närmare bestämmelser genom förordning skall avgränsas exakt i respektive paragraf.

Separata förordningar av statsrådet utfärdas om godkännande av fordon och tillsyn över att fordon som används i trafik är trafikdugliga samt om handel med och installation och reparation av trafikförnödenheter. Den förordning som gäller godkännande av fordon och den förordning som gäller tillsyn över att fordon som används i trafik är trafikdugliga är nya och de ersätter den nuvarande besiktningförordningen till den del som bestämmelserna inte intas i lag. När det gäller tekniska vägkontroller bestäms genom statsrådets förordning bl.a. om innehållet i kontrollerna, den rapport som skall ges till föraren och förbudet mot användning av ett fordon som inte är besiktigt eller som är i oskick.

Registreringsförordningen ändras till behövliga delar. Den nuvarande användningsförordningen ändras inte till andra delar än i fråga om de bestämmelser som intas i lag och den innehåller alltså bestämmelser om fordonsvisa hastighetsbegränsningar, undantag från skyldigheten att använda säkerhetsanordningar och färdskrivare, begränsningar för användning av terrängfordon på väg, användning av vinter- och dubbdäck, fordons mått och massa samt om belastning av fordon och koppling av släpfordon.

Konstruktions- och utrustningsförordningen ersätts med tre förordningar av kommunikationsministeriet. Bestämmelserna om bilar och deras släpvagnar samt om två- och trehjuliga fordon ges i form av tabeller. I fråga om varje direktiv som gäller fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter framgår vilket E-reglemente det motsvarar, hur bindande kravet är och vilka fordonsklasser direktivet gäller, när det träder i kraft samt eventuella anmärkningar och undantag. Av tabellerna skall ända från 1993 och framåt framgå ikraftträdelsedagarna för de olika kravnivåerna. Därmed finns de krav som ställs på bilar som importeras som begagnade att tillgå för tio år bakåt då lagstiftningen träder i kraft. De ändringar som föranleds av utvecklingen av tekniken och ändringar av kravnivån skall genomföras genom att den punkt som gäller det nya direktivet eller en ny rad i en punkt som gäller ett befintligt direktiv fogas till tabellen.

I den tredje förordningen som gäller traktorer, motorredskap, terrängbilar och släpanordningar uttrycks kraven med ord utgående från bestämmelserna i den nuvarande utrustnings- och konstruktionsförordningen.

3. Ikraftträdande

Lagarna och med stöd av dem utfärdade bestämmelser avses träda i kraft den 1 januari 2003. Genom övergångsbestämmelser säkerställs att ingen hamnar i en orimlig situation till följd av att bestämmelserna ändras.

Ett av målen med propositionen är att genomföra vägkontrolldirektivet till den del som gällande lagstiftning inte täcker det. Medlemsstaterna skall införa de bestämmelser som direktivet förutsätter före den 10 augusti 2002. Genomförandet av direktivet kompletteras genom den föreslagna lagen.

4. Lagstiftningsordning

4.1. Inledning

Enligt 80 § i grundlagen skall genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för medborgarnas rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt motiver-

ingen i den regeringsproposition som gäller grundlagen (RP 1/1998 rd) konstateras att alla bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter måste utfärdas genom lag. Den som utfärdar förordning kan emellertid genom lag bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om sådant som är av mindre betydelse för individens rättigheter och skyldigheter.

Bestämmelser på lagnivå om fordon och trafikförnödenheter samt skyldighet att besiktiga och registrera fordon finns för närvarande i 2 a § och 6 kap. vägtrafiklagen och i trafikförnödenhetslagen. I 7 kap. vägtrafiklagen finns dessutom vissa bestämmelser som tillämpas vid övervakning av fordonsskick i trafik. Största delen av de gällande bestämmelserna är på en författningsnivå som motsvarar förordningar av statsrådet och ministeriet. Propositionen syftar bl.a. till att bestämmelserna om fordon skall fås att motsvara kravet i 80 § grundlagen.

I den föreslagna fordonslagen intas de med tanke på individens rättigheter och skyldigheter viktigaste bestämmelserna om klassificering av fordon, krav på fordon, typgodkännande, periodisk besiktning, registrering och tillsyn över användningen. I sak motsvarar bestämmelserna dock i hög grad gällande bestämmelser.

Utöver förslag till bestämmelser som gäller grunderna för medborgarnas rättigheter och skyldigheter innehåller propositionen också andra bestämmelser som är relevanta med hänsyn till grundlagen och som gäller näringsfrihet, hemfrid och tilldelande av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter. De föreslagna bestämmelserna innehåller dessutom bemyndiganden för statsrådet och ministeriet att utfärda förordningar. I fordonslagen ingår även straffbestämmelser.

4.2. Noggrannhet i fråga om bemyndiganden att utfärda förordningar

I 80 § 1 mom. grundlagen sägs att statsrådet och ministerierna kan utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i lag. Fullmaktsbestämmelserna skall dock uppfylla de krav på exakthet och noggrann avgränsning som grundlagsutskottet förutsatt i sin utlå-

tandepraxis den senaste tiden (t.ex. GrUU 23/2000 rd).

Delvis på grund av internationella överenskommelser och delvis på grund av Europeiska gemenskapens lagstiftning är normuppsättningen för fordon omfattande. Bestämmelserna är detaljerade och hänför sig ofta till fordonens teknik. Med hänsyn till fordonsbranschens tekniska natur, de detaljerade internationella normerna och den snabba utvecklingen av fordonstekniken är det svårt att utforma mycket precisa och noggrant avgränsade fullmaktsbestämmelser där alla undantag och den framtida utvecklingen inom branschen noggrant beaktas.

Enligt de föreslagna befogenheterna att utfärda förordningar skall statsrådet utfärda förordningar om vittsyftande ärenden av principiell betydelse. Ministeriernas bemyndiganden begränsas till ärenden av teknisk natur som har ringa betydelse för samhället.

Andra myndigheter än statsrådet och ministerierna bemyndigas inte att utfärda bindande rättsregler.

4.3. Näringsfrihet

Enligt 18 § 1 mom. har var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom en näringsgren som han eller hon valt fritt. Grundlagsutskottet har i sin praxis (GrUU 23/2000, 4/2000 rd och GrUU 35/1998 rd) ansett näringsfriheten enligt 18 § 1 mom. grundlagen vara huvudregeln, men haft den uppfattningen att näringsverksamhet i undantagsfall kan förenas med tillståndsplikt. Utskottet har ansett det viktigt att bestämmelserna om förutsättningarna för tillstånd och tillståndets längd formuleras så att myndigheternas åtgärder i tillräckligt hög grad kan förutses. Tillståndsmyndighetens prövning bör basera sig på bunden prövning.

I 47—50 § fordonslagen föreslås bestämmelser om tekniska tjänster och godkännanden av dem. Kommunikationsministeriets godkännande kan jämföras med koncession. I 87—92 § fordonslagen föreslås dessutom bestämmelser om tillstånd att installera och reparera trafikförnödenheter. Om installations- och reparationstillstånd bestäms för närvarande i trafikförnödenhetslagen samt i trafikförnödenhetsförordningen och trafikförnö-

denhetsbeslutet, vilka utfärdats med stöd av lagen. Genom de föreslagna bestämmelserna i fordonslagen höjs författningsnivån för bestämmelserna om tekniska tjänster och reparationsverkstäder så att de motsvarar grundlagens krav. De föreslagna bestämmelserna innehåller inte några med tanke på grundlagen problematiska inskränkningar av grundläggande fri- och rättigheter.

4.4. Offentliga förvaltningsuppgifter

En offentlig förvaltningsuppgift kan enligt grundlagens 124 § anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag. Förutsättning för detta är att uppgiften blir ändamålsenligt skött. Grundläggande rättigheter, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning får inte äventyras. Uppgifter som innebär betydande utövande av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis ansett att då det stadgas om anförtröende av förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter måste rättssäkerheten och kraven på god förvaltning säkras genom förordning (GrUU 23/2000 rd och GrUU 26/2001 rd).

Tekniska tjänster som nämns i 47 § i förslaget till fordonslag utövar övervakning som nämns i 45 § och anses höra till de offentliga förvaltningsuppgifter som nämns i grundlagen. Enligt nämnda 45 § 4 mom. bör i övervakningen förfaras så att villkoren för god förvaltning och språklagen krav uppfylles. Enligt 82 och 92 § i förslaget till fordonslag kan tillsynsmyndighet anförtro sakkunniga övervakningsuppgifter. Även i dessa fall skall enligt nämnda 82 och 92 § förfaras så att villkoren för god förvaltning och språklagens krav uppfylles.

De kontroller, mätningar, tester och kalkyler som nämns i 36 § i förslaget till fordonslagen utförs av teknisk tjänst som kommunikationsministeriet godkänt med stöd av 47 § 2 mom.. Den som ansöker om typgodkännande kan skaffa de behövliga kontrollerna, mätningarna och kalkylerna av den inhemska eller utländska tekniska tjänst han önskar.

Enligt 74 § i förslaget till fordonslag kommer Fordonsförvaltningscentralen överens med besiktningsplatserna om vilka personer med rätt att förrätta besiktningar som deltar

som sakkunnig vid tekniska vägkontroller. Enligt nämnda 74 § utförs den tekniska vägkontrollen av polisen, tullverket eller gränsbevakningen och således har personerna med rätt att utföra besiktning enbart uppgifter som tekniskt sakkunniga.

De uppgifter för teknisk tjänst som nämns i 36 § och de tjänster som ges av besiktningsplatserna som nämns i 74 § i förslaget till fordonslagen anses inte utgöra sådana offentliga förvaltningsuppgifter som nämns i grundlagens 124 §.

På ovan nämnda grunder utgör de i fordonslagen föreslagna bestämmelserna inga problem med tanke på 124 § i grundlagen.

4.5. Hemfrid

Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens hemfrid tryggad. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis ansett att fordon och deras boendetrymmen utgör ett slags gränsområde i relation till hemfridsskyddet i 10 § i grundlagen eftersom de används både som färdmedel och för boende (GrUU 17/1998 rd och GrUU 6/2001 rd). Enligt begränsningsklausulen i 10 § 3 mom. måste en åtgärd som ingriper i hemfriden vara nödvändig för att brott skall kunna utredas eller för att de grundläggande fri- och rättigheterna skall kunna tryggas.

Enligt 45 § 3 mom., 1 punkten i fordonslagen har godkännandemyndighet och teknisk tjänst rätt att ha tillträde till utrymmen som nämns i sagda punkt för att utföra övervakning av produktionens överensstämmelse. Enligt nämnda 45 § 4 mom. får inte övervakning ske på plats där hemfrid gäller.

För att utföra övervakning som nämns i 49 § 2 mom. av fordonslagen har godkännandemyndighet och av honom anlitad sakkunnig rätt att ha tillträde till de utrymmen som nämns i momentet. De här nämnda tekniska tjänsts utrymmen kan inte i praktiken vara boendetrymmen för person.

Enligt 71 § 2 mom., 2 punkten i fordonslagen har polisman, tullman och gränsbevakningsman samt besiktningsman som deltar i teknisk vägkontroll som sakkunnig rätt att komma in i fordonet samt vid behov köra det. Enligt inledningen i nämnda 2 mom. kan åtgärderna utföras enbart vid teknisk vägkon-

troll. Sålunda inspekteras fordonet enbart i den utsträckningen det är nödvändigt för att utföra teknisk granskning. I vissa fall kan fordonet fungera som boendetrymme. För att kunna utföra en teknisk vägkontroll är det dock nödvändigt att komma in i fordonet, så att en behörig teknisk kontroll kan utföras. Möjligheten att komma in i fordonet kan med hänsyn till begränsande av grundrättigheterna på ett godtagbart sätt hänföras till inspektion som bland annat säkrar att fordonet är trafik-säkert. Detta syfte konstateras i 70 § av for-donslagen.

Enligt 82 § 1 mom. och 92 § 1 mom. i for-donslagen kan kontroller utföras på platser som nämns i sagda bestämmelser. På platser som faller under hemfridsskyddet får kontroller utföras endast om det finns särskilda orsaker att misstänka att sådant brott som

nämns i bestämmelserna har begåtts.

På ovan nämnda grunder utgör de i for-donslagen föreslagna bestämmelserna som ansluter sig till hemfridsskyddet inga pro-blem med tanke på det hemfridsskydd som nämns i grundlagen.

4.6. Bedömning av lagstiftningsordningen

Med stöd av vad som anförts ovan kan lag-förslagen behandlas i vanlig lagstiftningsord-ning. Det rekommenderas dock att grund-lagsutskottets utlåtande om propositionen in-hämtas.

Med stöd av vad som anförts ovan före-läggs Riksdagen följande lagförslag:

Lagförslagen

1.

Fordonslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag gäller, i fråga om fordon som används på vägar som avses i vägtrafiklagen (267/1981) och på andra platser, fordonens

- 1) klassificering,
- 2) konstruktion, manöverorgan, utrustning och miljöegenskaper,
- 3) godkännande för trafik samt registrering,
- 4) periodiska och övriga besiktningar i syfte att kontrollera fordonens skick och registeruppgifter samt att ändra dessa.

Denna lag gäller även tekniska vägkontroller av fordon som använts i vägtrafik.

Denna lag gäller dessutom import, tillverkning för försäljning, saluföring, försäljning och annan överlåtelse samt installation och reparation av sådana komponenter och separata tekniska enheter samt cyklar om vilkas tekniska egenskaper eller godkännandemärkningar föreskrivs i denna lag eller med stöd av den.

Denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den tillämpas på militärfordon. Genom förordning av försvarsministeriet anges till vilka delar denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den inte skall tillämpas på militärfordon.

2 §

Fordon utanför tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas inte på fordon som används uteslutande på arbetsplats-, fabriks-,

hamn-, lager- eller tävlingsområden som avstängts från allmän trafik eller på andra liknande områden. Bestämmelserna om allmänna säkerhetskrav för fordon i 4 § 1 och 2 mom., om ansvar för fordonens skick, registrering och besiktning i 9 § för den del som gäller ansvaret, om körförbud i 84 §, om föreläggande om kontrollbesiktning i 85 §, om skyldighet att reparera fordon i 86 § och om straff i 96 § skall dock tillämpas också på dessa fordon.

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

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *fordon* en anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor,
- 2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder och motorcyklar samt fordon i kategori L som inte hör till dessa klasser samt traktorer, motorredskap och terrängfordon,
- 3) *släpfordon* ett fordon som kopplas till ett annat fordon och som inte är avsett att vara självgående; släpfordon är släpvagnar och släpanordningar,
- 4) *utryckningsfordon* ett motordrivet fordon som är utrustat med särskilda ljus- och ljudsignalanordningar; utryckningsfordon är

räddnings-, polis-, militärpolis- och ambulansbilar och motsvarande andra fordon samt fordon som av gränsbevakningsväsendet eller tullverket används i tjänsten,

5) *militärfordon* ett fordon som innehas av försvarsmakten samt fordon som är avsedda för Förenta Nationernas fredsbevarande verksamhet och som befinner sig i Finland,

6) *EES-stat* en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

7) *register* ett register över fordon,

8) *typgodkännande* ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet certifierar att en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de tekniska kraven; typgodkännanden är EG-typgodkännande, E-typgodkännande, nationellt typgodkännande och typgodkännande av små serier,

9) *etappvis typgodkännande* ett förfarande där en godkännandemyndighet ensam eller tillsammans med en typgodkännandemyndighet i en annan EES-stat certifierar att en ej färdigbyggd eller färdigbyggd fordonstyp, enligt byggnadsstadiet, uppfyller de tekniska kraven som gäller för den,

10) *registreringsbesiktning* kontroll som utförs för att klassificera ett enskilt fordon och där de uppgifter som är nödvändiga för registreringen av fordonet konstateras samt där det kontrolleras om fordonet till sitt skick är säkert samt till sin konstruktion, sina mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna,

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

12) *ändringsbesiktning* kontroll som utförs för att ändringar av ett fordon skall kunna godkännas och de uppgifter om ett fordon som antecknats i registret skall kunna ändras eller kompletteras,

13) *periodisk besiktning* föreskriven regelbunden kontroll av ett fordons skick under den tid fordonet används och av uppgifter som antecknats i registret,

14) *teknisk vägkontroll* på väg förrättad kontroll av skicket hos fordon i vägtrafik och av de uppgifter som antecknats i registret,

15) *registrering* anteckning i register av identifieringsuppgifter om ett fordon samt uppgifter om ägande, användning i trafik och

tekniska egenskaper samt anteckning av ändringar av uppgifterna,

16) *första registrering* registrering av ett fordon i Finland första gången,

17) *förhandsanmälan* lämnande av uppgifter om ett nytt fordon till den som för ett register över fordon före den första registreringen,

18) *system* sådan apparatur i ett fordon som utgör en väsentlig del av fordonet och som i allmänhet inte kan lösgröas i separata komponenter, såsom bromssystem, avgasreningsystem eller inredningsdetaljer,

19) *komponent* en anordning som är avsedd för en del av ett fordon som kan lösgröas eller installeras i fordonet och typgodkännas särskilt, såsom lyktor,

20) *separat teknisk enhet* en anordning som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som hänför sig till en viss fordonstyp och som kan typgodkännas särskilt eller som en del av ifrågavarande fordonstyp, såsom underkörningsskydd, och en från fordonet fristående anordning som används i trafik, såsom skyddshjälm eller skyddsanordning för barn,

21) *tillverkare* den som svarar för myndighet typgodkännande samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande samt för överensstämmelsen i produktionen; tillverkaren behöver inte delta i alla tillverkningsskedet i fråga om fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter,

22) *tillverkarens representant* en i det finska företags- och organisationsdatasystemet införd sammanslutning som bedriver handel med eller import av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter och som befullmäktigats av tillverkaren och som får tillgång till tekniska uppgifter vilka hänför sig till ett fordons, en komponents och en separat teknisk enhets konstruktion och utrustning och vilka är ett villkor för godkännande.

4 §

Allmänna säkerhetskrav för fordon

Ett fordon skall vara lämpad för trafik och ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egen-

skaper att det är säkert och stämmer överens med bestämmelserna. Fordonets konstruktion, utrustning och form får inte orsaka fara.

Ett fordon skall vara lätt att manövrera i vanliga körsituationer. Manöveranordningarna skall vara konstruerade och placerade så att de kan användas lätt och säkert under färd. Manöveranordningar, mätare och kontrollampor får inte skilja sig från motsvarande system i fordon i samma kategori så mycket att det orsakar olägenhet eller fara.

Bestämmelser om säkerhetskrav för fordon finns i 4 kap.

5 §

Skyldighet att avhjälpa brister och fel

Om brister eller fel observeras i ett fordons konstruktion eller utrustning, får fordonet inte användas i trafik förrän bristerna och felet har avhjälpas. Detta förbud gäller dock inte under färden konstaterade bristfälligheter eller fel som med hänsyn till förhållandena kan ses som ringa och som sannolikt har uppstått under färden, om de inte har kunnat observeras och avhjälpas av föraren omedelbart eller inte utan betydande olägenhet kan avhjälpas under färden.

6 §

Godkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter för trafik

Användning i trafik av ett motordrivet fordon och av ett släpfordon som är lämpat att kopplas till det eller dess släpvagn är förbjuden, om fordonstypen eller det enskilda fordonet inte godkänts för trafik på behörigt sätt.

Sådana komponenter, separata tekniska enheter och cyklar som inte stämmer överens med bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller som inte försetts med godkännandemärkning enligt dessa bestämmelser får inte importeras till landet i försäljningssyfte eller tillverkas för försäljning i Finland, saluföras eller säljas eller annars överlätas eller tas i

bruk i trafik.

Bestämmelser om godkännande av fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter finns i 5 och 7 kap. Beträffande tillsyn över import och tillverkning av samt handel med komponenter, separata tekniska enheter och cyklar bestäms i 10 kap.

7 §

Ändring av fordons konstruktion, konstruerande av fordon och istandsättning av skadade fordon

Konstruktionen hos ett fordon som används i trafik får inte efter ibruktagandet ändras så, att fordonet inte längre uppfyller kraven, om inte något annat bestäms om obetydliga ändringar genom förordning av kommunikationsministeriet. Om 50 procent eller mer av fordonets ursprungliga komponenter byts ut, skall fordonet antecknas i registret som ett konstruerat fordon eller som ett konstruerat och ändrat fordon. Bestämmelser om bilskatt för konstruerade fordon finns i bilskattelagen (1482/1994).

Bestämmelser om komponenters och komponenthelheters andel av fordon, villkoren för ändring av fordons konstruktion, istandsättning av skadade fordon och konstruerande av fordon utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

8 §

Registrering och besiktning av fordon

Ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplas till det eller dess släpvagn skall registreras och besiktigas på behörigt sätt, om inte något annat bestäms i denna lag eller med stöd av den. Ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplas till det eller dess släpvagn och som inte registrerats och besiktigats på behörigt sätt får inte användas i trafik (*användnings förbud*).

Om periodisk besiktning bestäms i 6 kap., om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning i 7 kap. och om registrering i 8 kap.

9 §

Ansvar för fordons skick, registrering och besiktning

Ett fordons ägare eller en innehavare som i ägarens ställe har anmälts till registret samt ett fordons förare är ansvariga för att ett fordon som används i trafik är trafikdugligt och, om så förutsätts, har registrerats och besiktigats på behörigt sätt.

Framförs ett fordon av en arbetstagare anställd hos ägaren eller innehavaren, skall arbetsgivaren se till att fordonet är trafikdugligt då det överlämnas till arbetstagaren för framförande samt att fordonet granskas och genomgår service tillräckligt ofta för att det skall hållas i trafikdugligt skick. Föraren skall utan dröjsmål underrätta arbetsgivaren om bristfälligheter som han eller hon observerat i fordonets skick och inte själv kan avhjälpa.

2 kap.

Grundläggande klassificering av fordon

10 §

Bil

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

Fordon i kategori M och N indelas i följande klasser:

1) *fordon i kategori M₁ (personbil)* är ett för persontransport tillverkat fordon med plats för högst åtta personer utöver föraren,

2) *fordon i kategori M₂ och M₃ (buss)* är ett för persontransport tillverkat fordon med plats för fler än åtta personer utöver föraren; totalmassan för ett fordon i kategori M₂ är högst 5 ton och för ett fordon i kategori M₃ över 5 ton,

3) *fordon i kategori N₁ (paketbil)* är ett för godstransport tillverkat fordon med en totalmassa av högst 3,5 ton,

4) *fordon i kategori N₂ och N₃ (lastbil)* är ett för godstransport tillverkat fordon med en totalmassa som är större än 3,5 ton; totalmassan för ett fordon i kategori N₂ är högst 12 ton och för ett fordon i kategori N₃ över 12 ton.

Vid klassificering av fordon i kategori M och N anses för en specialuppgift tillverkade fordons tillbehör, såsom kran, betongpump och serviceutrustning, motsvara gods.

I bilskattelagen bestäms om konstruktionen för och dimensioneringen av bilar som är befriade från skatt eller för vilka betalas nedsatt skatt och om övriga villkor för skattefrihet eller nedsatt skatt. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov närmare bestämmelser om klasserna för fordon i kategori M och N.

11 §

Moped

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

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

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

12 §

Motorcykel

Fordon i kategori L_{3e} och L_{4e} (motorcykel) är ett sådant tvåhjuligt motordrivet fordon utan sidvagn (kategori L_{3e}) eller med sidvagn

(kategori L_{4e}) som har en motor vars slagvolym är större än 50 cm^3 , när det är fråga om en förbränningsmotor, eller vars största konstruktiva hastighet är högre än 45 km/h.

13 §

Tre- och fyrhjuling samt lätt fyrhjuling

Fordon i kategori L_{5e} (trehjuling) är ett motordrivet fordon med tre symmetriskt placerade hjul vilket har en motor med en slagvolym som är större än 50 cm^3 , när det är fråga om en förbränningsmotor, eller vars största konstruktiva hastighet är högre än 45 km/h.

Fordon i kategori L_{6e} (lätt fyrhjuling) är ett fyrhjulingigt motordrivet fordon vars olastade massa är högst 350 kg utan massan hos drivbatterier till elfordon och vars största konstruktiva hastighet är högst 45 km/h. Fordon i kategori L_{6e} har en motor vars slagvolym är högst 50 cm^3 , när det är fråga om en ottomotor, eller vars största nettoeffekt är högst 4 kW, när det är fråga om en annan förbränningsmotor eller elmotor.

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

14 §

Traktor och trafiktraktor

Fordon i kategori T (traktor) är ett motordrivet fordon med hjul eller band, som har tillverkats för att dra, skjuta, använda eller transportera huvudsakligen för jord- och skogsbruk avsedda arbetsredskap eller för att dra eller skjuta fordon som används för jord- och skogsbruk. Största konstruktiva hastighet för en traktor är högst 40 km/h.

Trafiktraktor är en lastbärande traktor med hydraulisk ledramstyrning som är avsedd för godstransport. En trafiktraktor är också en annan för godstransport använd traktor som är utrustad med en släpvagn vars kopplingsmassa är större än 10 ton. Som trafiktraktor anses dock inte en traktor som används för

transport som avses i 17 a § lagen om skatt på motorfordon (722/1966). Största konstruktiva hastighet för en trafiktraktor är högst 50 km/h.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov närmare bestämmelser om klasserna för traktorer.

15 §

Motorredskap

Motorredskap är

1) ett motordrivet fordon som tillverkats eller är avsett att utrustas som arbetsmaskin och vars största konstruktiva hastighet är högst 40 km/h,

2) ett för väghållningsarbete tillverkat annat motordrivet fordon än en bil även om dess största konstruktiva hastighet är större än 40 km/h,

3) en dragtruck som tillverkats för förflyttning av släpvagnar och transportlavetter i hamn eller på något annat terminalområde och vars största konstruktiva hastighet är högst 50 km/h, om inte fordonet skall anses vara en lastbil eller trafiktraktor.

16 §

Terrängfordon

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

Motorsläde är ett terrängfordon som har medar eller band. Snöskoter är en banddriven motorsläde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 0,5 ton.

17 §

Släpvagn

Fordon i kategori $O_1 - O_4$ (bilsläpvagn) är ett för person- eller godstransport eller turism

tillverkat släpfordon.

Bilsläpvcagnar indelas i följande kategorier med hänsyn till totalmassan:

- 1) fordon i kategori O₁ (*lätt släpvcagn*) med en totalmassa som är högst 0,75 ton,
- 2) fordon i kategori O₂ med en totalmassa som är större än 0,75 ton men högst 3,5 ton,
- 3) fordon i kategori O₃ med en totalmassa som är större än 3,5 ton men högst 10 ton,
- 4) fordon i kategori O₄ med en totalmassa som är större än 10 ton.

Fordon i kategori R är en traktorsläpvcagn avsedd för godstransport.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om indelningen av släpvcagnar i underklasser med hänsyn till konstruktionen.

18 §

Släpanordning

Med släpanordning avses andra släpvcagnen än släpvcagnar.

Släpanordning är också

1) *en mellanvcagn* som är avsedd för koppling av en för specialtransport konstruerad påhängsvagn och som belastas på samma sätt som en påhängsvagn och som delar belastningen från släpvcagnen mellan dragbilens vändskiva och mellanvcagnens axlar,

2) *en hjälpcagn* som är avsedd att kopplas till ett fordon i kategori M₁ eller N₁ och som huvudsakligen används för att bogsera ett skadat fordon.

19 §

Fordon utan motor

Med cykel avses ett för transport av en eller flera personer eller gods tillverkat fordon som har minst två hjul, pedaler eller vevanordningar och som saknar motor. Till cyklar hänförs också fordon som har en elmotor med en effekt på högst 250 W, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 km/h.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov bestämmelser om klassificeringen av övriga fordon utan motor.

3 kap.

Närmare klassificering av fordon för särskilda ändamål

20 §

Räddningsbil och polisfordon

Räddningsbil är ett för brand- och räddningsväsendet särskilt tillverkat fordon i kategori M eller N, vars totalmassa är större än 3,5 ton. Räddningsbil är också ett annat fordon i kategori M eller N, som innehåller av en kommun eller av en myndighet som lyder under statens räddningsförvaltning, av en läroanstalt inom statens räddningsförvaltning eller av Luftfartsverket och som används uteslutande för uppgifter inom brand- och räddningsväsendet. Räddningsbil är också en manskapsbil som ägs av en brandkår och som har plats för minst åtta personer utöver föraren.

Polisfordon är ett för polisen särskilt tillverkat och utrustat fordon i kategori M eller L.

Genom förordning av inrikesministeriet utfärdas bestämmelser om den konstruktion och utrustning samt de färger som räddningsväsendet förutsätter i fråga om räddningsbilar samt om polisfordons utrustning samt färgsättning och emblem. Polisfordons färgsättning och emblem får inte användas i andra fordon. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om räddningsbilars och polisfordons kontrollampor, varningslyktor och ljudsignalanordningar.

21 §

Ambulans

Ambulans är ett fordon i kategori M som har tillverkats för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för detta ändamål.

I bilskattelagen bestäms vid behov om konstruktionen hos och utrustning bestäms i bilskattelagen i ambulanses som är befriade från skatt eller för vilka betalas nedsatt skatt. Genom förordning av social- och hälso-

vårdsministeriet utfärdas bestämmelser om ambulansers noggrannare klassificering, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om ambulansers kontrollampor, varningslykter och ljudsignalanordningar.

22 §

Husbil

Husbil är ett fordon i kategori M som har tillverkats för ett särskilt ändamål och där boendemöjligheterna inbegriper minst följande ordentligt fastsatta utrustning:

- 1) sittplatser och bord som kan vara lätt att flytta,
- 2) sovplatser som kan göras om av sittplatser,
- 3) matlagningsmöjligheter,
- 4) förvaringsutrymmen.

I bilskattelagen bestäms vid behov om konstruktionen hos och utrustningen i husbilar som är befriade från skatt eller för vilka betalas nedsatt skatt.

23 §

Likbil

Likbil är ett fordon i kategori M som är avsett för transport av avlidna och som har specialutrustning för detta ändamål.

I bilskattelagen bestäms vid behov om besittning av samt konstruktion, utrustning och färg hos likbilar som är befriade från skatt eller för vilka betalas nedsatt skatt.

24 §

Museifordon

Museifordon är ett fordon som ett besiktningsskäl på basis av utlåtande av en landsomfattande museifordonsförening godkänt som museifordon. Dessutom krävs att minst 30 år har förflutit sedan utgången av tillverkningsåret och att fordonet har hållits i ett skick som motsvarar originalsicket eller renoverats på behörigt sätt.

Fordonsförvaltningscentralen kan meddela närmare anvisningar om innehållet i det utlåtande som avses i 1 mom. och om förfarandet för godkännande av ett fordon som museifordon.

4 kap.

Fordons konstruktion, manöverorgan, utrustning och miljöegenskaper

25 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

För att tryggt kunna användas i trafik skall

- 1) fordon ha en pålitlig och funktionssäker styrinrättning,

- 2) motordrivna fordon, cyklar samt släpvagnar till bil eller trafiktraktor ha en färdbroms,

- 3) fordon ha däck och fälgar eller band som motsvarar den belastning de utsätts för,

- 4) motordrivna fordon ha ett brandsäkert bränslesystem,

- 5) fordon ha behövliga strålkastare och lyktor, reflektorer och reflekterande identifieringsskyltar,

- 6) fordon ha en varningstriangel, om fordonets totala massa är större än 500 kg,

- 7) fordon i kategori M och N₁ i förarhytt och passagerarutrymme ha sådana konstruktioner och anordningar som skyddar förare och passagerare vid sammanstötning,

- 8) fordon erbjuda föraren tillräcklig sikt framåt, åt sidorna och bakåt; sikten bakåt får vid behov ordnas med hjälp av backspeglar eller något annat motsvarande system,

- 9) fordon vilkas förarhytt är sluten vara försedda med vindruta och behövliga anordningar för att säkerställa sikten genom vindrutan i alla väderleksförhållanden,

- 10) fordon ha behövliga anordningar och konstruktioner för skydd av lätta fordon vid sammanstötningar,

- 11) motordrivna fordon och cyklar ha en ljudsignalanordning,

- 12) motordrivna fordon ha en hastighetsmätare samt fordon i kategori M₂, M₃, N₂ och N₃ en hastighetsbegränsare,

13) fyr- eller flerhjuliga motordrivna fordon ha en backningsanordning.

Fordon i kategori M₁ som används i tillståndspliktig persontrafik skall ha en taxameter.

Fordon i kategori M₁, N₁ och L_{3e}—L_{7e} skall vara försedda med en anordning som förhindrar olovlig användning av fordonet.

Om färdskrivare bestäms i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter. Utöver vad som bestäms i förordningen skall trafiktraktorer ha en färdskrivare.

26 §

Tillverkningsnummer och tillverkarskylt

Ett motordrivet fordon och en släpvagn som används i trafik skall ha ett tillverkningsnummer som givits av tillverkaren, Fordonsförvaltningscentralen, besiktningsstället eller en utländsk myndighet som sköter fordonsregistreringsärenden. En bil och dess släpvagn, ett fordon i kategori L och en traktor skall dessutom ha en tillverkarskylt.

27 §

Närmare bestämmelser om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Närmare bestämmelser om konstruktion, manöverorgan och utrustning samt tillverkningsnummer och tillverkarskylt för fordon som används i trafik utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Genom förordning av kommunikationsministeriet kan föreskrivas sådana undantag från kraven på konstruktion, manöverorgan och utrustning som beror på fordonets användningsändamål, trafiksäkerhetskrav och möjligheterna att i tekniskt hänseende uppfylla kraven.

Genom förordning av kommunikationsministeriet bestäms om Fordonsförvaltningscentralens befogenheter att bevilja enskilda undantag från de bestämmelser som med stöd av denna lag utfärdats om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Undanta-

gen får inte äventyra trafiksäkerheten eller snedvrida konkurrensen.

28 §

Begränsning av skadliga utsläpp och energiförbrukningen

Den energiförbrukning och de skadliga utsläpp, såsom de gasformiga utsläpp, de partikelutsläpp, det buller och de elektromagnetiska störningar som orsakas av fordon som används i trafik skall vara så ringa som möjligt.

29 §

Närmare bestämmelser om begränsning av skadliga utsläpp och energiförbrukningen

Närmare bestämmelser om begränsningen av skadliga utsläpp och energiförbrukningen när fordon används i trafik utfärdas vid behov genom förordning av kommunikationsministeriet.

5 kap.

Typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter

30 §

Typgodkännanden

Med *EG-typgodkännande* avses typgodkännanden enligt följande *typgodkännandedirektiv* och enligt *särddirektiv* som givits med stöd av dem:

1) rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon,

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

3) rådets direktiv 74/150/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning

om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul.

Med *E-typgodkännande* avses typgodkännande enligt de reglementen som bifogats den i Genève den 20 mars 1958 ingångna överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976), nedan Genèveöverenskommelsen.

Med *nationellt typgodkännande* avses typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter i Finland.

Med *typgodkännande av små serier* avses typgodkännande som beviljas för sådana fordon i kategori M₁ och L som tillverkas i ett begränsat antal och som inte beviljats fullständigt typgodkännande i den form fordonet avses bli infört i registret.

31 §

Tillämpningsområden för typgodkännanden

EG-typgodkännande beviljas system, komponenter eller separata tekniska enheter samt fordon i kategori M₁ och L. Nationellt typgodkännande beviljas fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter. Typgodkännande av små serier beviljas fordon i kategori M₁ och L. E-typgodkännande beviljas system, komponenter och separata tekniska enheter.

32 §

Typgodkännandeskyldighet

En förutsättning för att fordon i kategori M₁ och L som tas i bruk första gången skall antecknas i registret är att fordonstypen är EG-typgodkänd eller typgodkänd i små serier. Fordon i kategori M₁ eller L som färdigställts under den sista etappen vid etappvis typgodkännande eller som tillverkats som enskilt exemplar eller förts in i landet som enskilt exemplar får dock antecknas i registret på basis av registreringsbesiktningen.

33 §

Den som ansöker om godkännande

Typgodkännande söks av fordonets, systemets, komponentens eller den separata tekniska enhetens tillverkare. E-typgodkännande och nationellt typgodkännande kan också sökas för tillverkaren av en representant för fordonets, systemets, komponentens eller den separata tekniska enhetens tillverkare.

34 §

Godkännandemyndighet

I Finland är Fordonsförvaltningscentralen godkännandemyndighet i fråga om fordon i kategori M, N, L och O, traktorer och motorredskap samt terrängfordon liksom komponenter, system och separata tekniska enheter i dessa. Social- och hälsovårdsministeriet är dock godkännandemyndighet för EG-typgodkännande av traktorer.

35 §

Beviljande av typgodkännande

Godkännandemyndigheten beviljar typgodkännande av fordon eller system i fråga om sådana färdiga fordonstyper och system som stämmer överens med uppgifterna i de informationsdokument som fordonstillverkaren företer och som uppfyller de tekniska krav som uppställts för färdiga fordon eller system.

Godkännandemyndigheten beviljar etappvis typgodkännande för sådana grundläggande fordonstyper och ofullbordade fordonstyper som stämmer överens med uppgifterna i informationsdokumenten och som uppfyller de tekniska krav som uppställts i fråga om tillverkningsskedet för fordonstypen.

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

36 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven

Den överensstämmelse med kraven som avses i 35 § påvisas genom kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av godkännandemyndigheten, genom att den som ansöker om godkännande lämnar in ett intyg som utfärdats av en godkännandemyndighet i en annan EES-stat eller en stat som tillämpar det aktuella E-reglementet eller genom kontroller, mätningar, tester och kalkyler som utförs av en teknisk tjänst. Med godkännandemyndighetens tillstånd får den tekniska tjänsten för deltester anlita en utomstående inrättning som uppfyller kraven enligt 47 § 1 mom. eller använda tillverkarens laboratorium eller mät- och testanordningar. Den tekniska tjänsten svarar för de kontroller, mätningar och tester som den anlitate inrättningen eller laboratoriet utför.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om förfarandet vid typgodkännande, intyg över typgodkännande och anmälan om beviljat typgodkännande till godkännandemyndigheterna i övriga EES-stater, till Europeiska gemenskapernas kommissionen, nedan kommissionen, och till godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga.

37 §

Vägran att bevilja typgodkännande

Om godkännandemyndigheten bedömer att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven enligt 35 § utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten, kan godkännandemyndigheten vägra att meddela typgodkännande. Godkännandemyndigheten skall utan hinder av bestämmelserna om sekretess utan dröjsmål underrätta godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna, godkännandemyndigheterna i de stater som tillämpar E-reglementet i fråga och kommissionen om risken och om att godkännande vägrats samt uppge grunderna för sitt beslut.

38 §

Ändringar i typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter

Innehavaren av ett typgodkännande skall underrätta godkännandemyndigheten om ändringar i typgodkända fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter. Godkännandemyndigheten beslutar om ändringarna förutsätter nya mätningar, tester, kalkyler eller kontroller och om det är fråga om en utvidgning av det ursprungliga typgodkännandet, och meddelar innehavaren detta.

Närmare bestämmelser om förfarandet vid ändring av beviljat typgodkännande utfärdas genom förordning av statsrådet.

39 §

Register med uppgifter om typgodkännanden

Godkännandemyndigheten skall föra ett register över de typgodkännanden den beviljat och över sådana typgodkännanden av fordon om vilka den får uppgifter av godkännandemyndigheter i de övriga EES-staterna eller i de stater som tillträtt Genèveöverenskommelsen eller av fordonstillverkare eller tillverkarens representanter. I registret antecknas de uppgifter som finns i intyget över typgodkännande av fordonstypen och de testresultat som fogats till intyget.

De uppgifter i registret med uppgifter om typgodkännanden som innehåller affärs- och yrkeshemligheter får utan hinder av bestämmelserna om sekretess ges till besiktningsförrättare och avtalsregistrerare för utförande av i lag eller med stöd av lag föreskrivna besiktnings- och registreringsuppdrag samt uppgifter som utförs i samband med teknisk vägkontroll.

40 §

Närmare bestämmelser om nationellt typgodkännande och typgodkännande av små serier

Genom förordning av statsrådet bestäms gällande nationellt typgodkännande och typgodkännande av små serier

1) vilka fordon som hänförs till samma typ,
2) om registeranmälan till register över typgodkännande av uppgifter om typgodkännande,

3) om fullmakter för Fordonsförvaltningscentralen att bevilja smärre enskilda undantag vid typgodkännande, om undantaget inte äventyrar trafiksäkerheten eller snedvrider konkurrensen

4) det högsta antal genom typgodkännande av små serier godkända fordon som får införas i registret per år,

5) på vilka villkor ett i en annan EES-stat beviljat typgodkännande av små serier gäller i Finland.

41 §

Intyg över överensstämmelse och godkännandemärkningar

Tillverkaren av fordon skall utfärda ett intyg över överensstämmelse enligt tillverkningsskedet för typgodkända fordon. Intyg över överensstämmelse får dock inte utfärdas för fordon som typgodkänts vid typgodkännande av små serier.

Tillverkaren skall förse varje komponent eller separat teknisk enhet som tillverkats i enlighet med typgodkännandet med sitt kommersiella märke eller sitt varumärke och typbeteckning. Om så anges i ett särdirektiv eller ett E-reglemente, skall varje komponent och separata tekniska enhet förseas med ett typgodkännandenummer eller typgodkännandemärke. Tillverkaren behöver då inte förse komponenterna eller enheterna med ett kommersiellt märke eller varumärke och typbeteckning.

Bestämmelser om utformande av intyg över överensstämmelse för del eller separat teknisk enhet, lämnande av intyg över överensstämmelse, uppgifter i intyget och läm-

nande av uppgifter om de förutsättningar som gäller begränsningar i fråga om användning och installation av komponenter eller separata tekniska enheter utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan också bestämmas att varumärke eller typbeteckning eller andra godkännandemärkningar inte behövs.

42 §

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

Om godkännandemyndigheten konstaterar eller får kännedom om att de fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som den godkänt inte stämmer överens med kraven på den typ som godkännandemyndigheten godkänt eller kan utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten, skall godkännandemyndigheten vidta befogade åtgärder för att säkerställa att de tillverkade fordonen, komponenterna eller separata tekniska enheterna på nytt fås att stämma överens med kraven på den godkända typen eller att den fara de medför undanröjs. I detta syfte har godkännandemyndigheten rätt att

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

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

3) förplikta den som tillverkar, importerar eller säljer fordon, komponenter eller separata tekniska enheter att offentligt meddela att de inte stämmer överens med kraven eller att en fara sammanhänger med dem samt själv lämna ett sådant meddelande på tillverkarens, importörens eller säljarens bekostnad,

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

Godkännandemyndigheten kan förstärka sitt förbud samt ändrings- eller anmälnings-

anmodan med vite eller hot om tvångsutförande så som bestäms i viteslagen (1113/1990). Godkännandemyndigheten betalar kostnaderna för en åtgärd som vidtas genom tvångsutförande. Kostnaderna får utan dom eller beslut drivas in hos parten i den ordning som föreskrivs i lagen om in-drivning av skatter och avgifter i utsoknings-väg (367/1961).

Om de åtgärder som avses i 1 och 2 mom. inte leder till ett resultat enligt 1 mom., kan godkännandemyndigheten vid behov återkal-la typgodkännandet.

43 §

Anmälan om att i Finland godkända typer inte stämmer överens med kraven

Om det i de fall som avses i 42 § är fråga om EG-typgodkännande, skall godkännan-demyndigheten underrätta godkännande-myndigheterna i de övriga EES-staterna om de åtgärder som vidtagits. Om det är fråga om typgodkännande med stöd av Genève-överenskommelsen, skall godkännandemyndig-heten underrätta godkännandemyndighe-terna i de stater som tillämpar det aktuella reglementet om de åtgärder som vidtagits. En sådan anmälan får göras utan hinder av be-stämmelserna om sekretess.

44 §

I annan stat godkända typer stämmer inte överens med kraven

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

45 §

Åtgärder i anslutning till produktionens överensstämmelse

Vid överlåtelse av fordon, system, kompo-nenter eller separata tekniska enheter skall tillverkaren och tillverkarens representant se till att fordonet, systemet, komponenten och den tekniska enheten till sin konstruktion och utrustning samt sitt skick stämmer överens med den godkända typen.

Innan godkännande beviljas skall godkän-nandemyndigheten försäkra sig om tillräckli-ga förfaranden som garanterar effektiv tillsyn över produktionens överensstämmelse och vidta åtgärder i anslutning till tillsynen. God-kännandemyndigheten kan låta en teknisk tjänst utföra delar av tillsynen över produk-tionens överensstämmelse.

Tillsynen över överensstämmelse verkställs på bekostnad av den som ansökt om godkän-nande. Godkännandemyndigheten och den tekniska tjänsten har rätt att för att genomföra kontroll

1) få tillträde till platser där fordon, komponenter, system och separata tekniska enhe-ter tillverkas, lagras, säljs, installeras, repare-ras och kontrolleras,

2) ta prov på produktionen och med be-stämda intervaller utföra tester eller kalkyler som föreskrivs i särdirektiv eller E-reglementen,

3) vid behov få tillgång till material som behövs för att kontrollera kvaliteten och överensstämmelsen i fråga om varje godkänd typ,

4) kontrollera tillsynsmetoderna i fråga om produktionens överensstämmelse.

Kontroll och tillsyn får dock inte verkstäl-las på en hemfridsskyddad plats. Om god-kännandenmyndigheten låter en teknisk tjänst verkställa tillsynen över överensstäm-melse, tillämpar den tekniska tjänsten vad som bestäms i lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), la-gen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966), lagen om översändande av hand-lingar (74/1954) och språklagen (148/1922).

46 §

Avtal om kontroll av produktionens överensstämmelse

För att intyga att de komponenter, system, separata tekniska enheter och fordon som ingår i produktionen stämmer överens med den godkända typen ingår godkännandemyndigheten ett avtal med tillverkaren om metoderna för och omfattningen av tillverkarens tillsyn över produktionens överensstämmelse samt bokföringen av resultaten av tester och kalkyler och om bilagedokumentens tillgänglighet under en med godkännandemyndigheten överenskommen tid. Denna tid får inte vara längre än tio år.

Om tillverkaren bryter mot det avtal som avses i 1 mom. kan godkännandemyndigheten återkalla godkännandet för viss tid eller helt.

47 §

Godkännande som beviljas tekniska tjänster

I fråga om de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som en teknisk tjänst utför skall den uppfylla kraven om testlaboratoriets verksamhet i den harmoniserade standarden SFS-EN 45001:1990 eller i SFS-EN 17025:2000. En tillverkare får inte godkännas som teknisk tjänst.

Kommunikationsministeriet godkänner tekniska tjänster som uppfyller kraven enligt 1 mom. för att utföra kontroller, mätningar, tester och kalkyler enligt 36 § samt kontroll av överensstämmelse av produktionen enligt 45 §. Tekniska tjänster kan beviljas godkännande för en viss tid. När godkännande beviljas kan sådana nödvändiga krav, begränsningar och övriga villkor uppställas i fråga om den tekniska tjänstens verksamhet, som säkerställer att de uppgifter som förutsätter godkännande utförs på ett behörigt sätt. En teknisk tjänst skall meddela sådana förändringar i sin verksamhet som påverkar förutsättningarna för godkännandet.

Närmare bestämmelser om påvisande av att de krav, begränsningar och villkor som ställts på tekniska tjänster uppfylls och om tekniska tjänsters anmälningar utfärdas genom förord-

ning av statsrådet.

48 §

Erkännande av utländska tekniska tjänster

Finland erkänner de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som gjorts av tekniska tjänster som anmälts av en EES-stat och av en stat som tillämpar E-reglementet i fråga.

49 §

Tillsyn över tekniska tjänster

De tekniska tjänsterna skall föra register över sina kontroller, mätningar, tester och kalkyler.

Godkännandemyndigheten övervakar de tekniska tjänsternas verksamhet i fråga om de kontroller, mätningar, tester och kalkyler som de tekniska tjänsterna med stöd av 47 § 2 mom. godkänts att utföra, och fastställer regelbundet att de föreskrivna kraven uppfylls. För tillsynen har godkännandemyndigheten och de sakkunniga som den anlitat rätt att få tillträde till sådana lokaler i de tekniska tjänsterna där kontroller, mätningar, tester och kalkyler görs och att utan hinder av bestämmelserna om sekretess få tillgång till material som gäller den tekniska tjänstens oberoende samt personal, system, anordningar och redskap liksom kontroller, mätningar, tester och kalkyler. Tillsynen verkställs på den tekniska tjänstens bekostnad.

Om godkännandemyndigheten vid tillsynen observerar att en teknisk tjänst inte uppfyller föreskrivna krav eller handlar i strid med bestämmelserna när den utför uppgifter enligt 36 § 1 mom. eller 45 §, skall godkännandemyndigheten underrätta kommunikationsministeriet. Godkännandemyndigheten har rätt att utan hinder av bestämmelserna om sekretess lämna kommunikationsministeriet de uppgifter som avses i 1 mom.

50 §

Återkallelse av tekniska tjänsters tillstånd

Om en teknisk tjänst som avses i 47 § 2

mom. inte uppfyller föreskrivna krav eller i verksamhet som avses i detta kapitel handlar i strid med väsentliga bestämmelser, kan kommunikationsministeriet ge den tekniska tjänsten en anmärkning eller varning eller för viss tid eller helt och hållet återkalla beviljat godkännande.

6 kap.

Periodisk besiktning av fordon

51 §

Förbud att använda obesiktigade fordon

Ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplats till det eller dess släpvagn får inte användas i trafik (*användningsförbud*), om fordonet inte har godkänts vid periodisk besiktning. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om besiktningstider och vilka motordrivna fordon och släpvnar den periodiska besiktningsskyldigheten gäller.

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om begränsad användning av fordon som inte inom utsatt tid godkänts vid periodisk besiktning.

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om periodisk besiktning av fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland.

52 §

Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning

Om ett fordon inte får användas på grund av att skatter eller avgifter för fordonet har försummats eller om trafikförsäkringspremien i fråga om ett fordon för vilket föreligger trafikförsäkringsskyldighet har försummats, får periodisk besiktning av fordonet inte inledas eller efterbesiktning utföras. Trots försummad trafikförsäkringspremie får periodisk besiktning utföras, om domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldreglering för den som inte betalat premien.

Om verkningarna på användningsförbudet till följd av saneringsförfarande och skuldreglering för den som försummat skatter och om inverkan av försummande av skatter och avgifter på fordons användningsförbud samt kontroll av trafikförsäkringspremie i samband med periodisk besiktning bestäms särskilt.

53 §

Innehållet i periodisk besiktning

Varje fordon skall föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets skick och de uppgifter som antecknats i registret. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i periodisk besiktning.

54 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning

Fordon skall godkännas vid periodisk besiktning, om det vid besiktningen inte har upptäckts sådana fel eller brister som är betydande med tanke på trafiksäkerheten eller avsevärda med tanke på miljön. Om fordonet inte godkänns vid periodisk besiktning skall det underkännas. Närmare bestämmelser om grunderna för underkännande utfärdas genom förordning av statsrådet.

55 §

Avbrytande av periodisk besiktning

Med avvikelse från 54 § skall periodisk besiktning avbrytas, om fordonet inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. Den periodiska besiktningen kan dock fortsätta, om det företes en utredning på basis av vilken fordonet kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. Närmare bestämmelser om avbrytande av periodisk besiktning och övriga orsaker till avbrytande utfärdas genom förordning av statsrådet.

56 §

Meddelande av körförbud vid periodisk besiktning

Om fel eller brister som upptäckts vid periodisk besiktning medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön, skall fordonet inte endast underkännas vid besiktningen utan också ges körförbud (*körförbud*). Närmare bestämmelser om grunderna för körförbud utfärdas genom förordning av statsrådet.

Ett fordon som getts körförbud får inte användas i trafik förrän de fel och brister som upptäckts vid besiktningen har avhjälpits och fordonet har godkänts vid besiktning. Fordon som getts körförbud på grund av betydande olägenhet för miljön får dock användas i trafik när det fel eller den brist som orsakat körförbudet har avhjälpits och körförbudet har upphävts vid besiktning.

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om anteckning av körförbud och om på vilka villkor ett fordon som getts körförbud får föras för förvaring, reparation och besiktning.

57 §

Avhjälpande av fel och brister

Om ett fordon som underkänts vid periodisk besiktning inte har getts körförbud, skall felen och bristerna avhjälpas så snart som möjligt. Fordonet får inte användas i trafik, om de fel och brister som ligger till grund för underkännandet inte har avhjälpits och fordonet inte har godkänts vid besiktning inom den tid som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet bestäms om begränsad användning i trafik av fordon som på detta sätt getts körförbud.

Mindre fel och brister som konstaterats vid periodisk besiktning skall efter föreläggande avhjälpas inom skälig tid.

58 §

Besiktningssintyg

Närmare bestämmelser om det intyg som

ges vid periodisk besiktning utfärdas genom förordning av statsrådet. Intyget skall medföras ifordonet under körning, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet.

Intyg över periodisk besiktning som getts ett utomlands eller i landskapet Åland registrerat fordon gäller i Finland.

59 §

Besiktningsskött

Bestämmelser om besiktningsskött finns i lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998).

7 kap.

Registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning

60 §

Registreringsbesiktning

Innan ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn tas i bruk i trafik och införs i registret skall det ha godkänts vid en registreringsbesiktning som utförts högst tre månader tidigare. Till registreringsbesiktning behöver dock inte föras ett förhandsanmält och som färdigt fordon typgodkänt fordon, vars typgodkännande är giltigt vid registreringstidpunkten eller vars konstruktion eller utrustning inte ändrats till de delar som granskats vid typgodkännandet.

Om ett fordon på anmälan av en sammanlutning som sköter trafik- eller bilförsäkringsärenden har avregistrerats på grund av skada eller om Fordonsförvaltningscentralen eller polisen anser att besiktning är nödvändig på grund av skador som fordonet har fått eller av andra särskilda skäl, skall fordonet ha godkänts vid en registreringsbesiktning innan det på nytt tas i bruk i trafik.

Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov bestämmelser om vilka andra än i 1 mom. avsedda fordon inte behöver föras till registreringsbesiktning, om utförandet av registreringsbesiktning och det intyg som utfärdas över den samt om registeranmälan av

uppgifter om registreringsbesiktningen liksom om registreringsbesiktningsskyldighet i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

61 §

Ändringsbesiktning

Ett motordrivet fordon och ett fordon som att kopplas till detta eller dess släpvagn skall innan det tas i bruk i trafik föras till ändringsbesiktning, om fordonets konstruktion eller användningssyfte ändras väsentligt eller till fordonet fogas eller från fordonet avlägsnas sådana komponenter eller sådan utrustning som i betydande grad ändrar fordonets egenskaper eller användningssyfte. Ett fordon skall också föras till ändringsbesiktning, om förutsättningarna för skatter och avgifter som gäller fordonet ändras eller om uppgifterna om fordonets kategori eller klass inte längre stämmer.

Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas undantag från skyldigheten att föra ett fordon till ändringsbesiktning vid tillfälliga eller smärre ändringar. Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov närmare bestämmelser om utförande av ändringsbesiktning och det intyg som utfärdas över den samt om registeranmälan av uppgifter om ändringsbesiktningen.

62 §

Kopplingsbesiktning

Ett fordon i kategori M och N och ett fordon i kategori O som skall kopplas till varandra skall föras till kopplingsbesiktning innan kombinationen tas i bruk, om det är fråga om en fordonskombination som används för specialtransporter eller om fordonets mekaniska kopplingsanordningar, kopplingen av elledningarna och, i fråga om ett fordon som är försett med tryckluftsbromsar, dimensioneringen och placeringen av släpbromskopplingarna avviker från de kopplingsanordningar som allmänt används i fordon.

Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov bestämmelser om utförande av kopplingsbesiktning och det intyg som utfär-

das över den samt om registeranmälan av uppgifter om kopplingsbesiktningen. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka kopplingsanordningar enligt vilka direktiv, E-reglementen eller standarder som skall anses användas allmänt.

63 §

Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar

Bestämmelserna i 52, 54—57 och 59 § tillämpas på registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning. Trots förbudet i 52 § får registreringsbesiktning dock utföras på sådana fordon i kategori M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄ som ännu inte antecknats i registret.

8 kap.

Registrering av fordon

64 §

Anmälan av fordons registeruppgifter

Ägaren och innehavaren av ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn är skyldiga att registeranmäla fordonets registeruppgifter och förändringar i dem.

Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om undantag från registreringsskyldigheten i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland och som bara skall användas i vägtrafik slumpvis eller tillfälligt. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om anmälningskyldiga och om tidsfristen för registreringsanmälningar.

Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka militärfordon som införs i det register som avses i denna lag och vilka som införs i det av försvarsmakten förda registret samt om militärfordonsregistret och om skötandet av registreringsärenden i försvarsmakten.

65 §

Rätt att förhandsanmäla

En fordonstillverkare och en tillverkares representant eller, om fordonet har förts in i landet av någon annan än tillverkarens representant, en importör kan före första registrering förhandsanmäla fordonets identifieringsuppgifter och tekniska uppgifter till registret. Förhandsanmälan kan göras av den som

- 1) införts i det finska företags- och organisationsdatasystemet,
- 2) är en registrerad skattskyldig enligt 39 § bilskattelagen, om sammanslutningen förhandsanmäler bilskattebelagda fordon, eller är registrerad kreditkund hos tullen, om sammanslutningen förhandsanmäler andra än bilskattebelagda fordon som han importerar från land utanför EES-området,
- 3) är solvent och sakkunnig,
- 4) får tillgång till tekniska uppgifter som hänför sig till ett fordon's konstruktion och utrustning som är ett villkor för godkännande och till intyg över överensstämmelse för fordon i kategori M₁ eller L eller intyg över typgodkännande för annat fordon,
- 5) ingått ett avtal med Fordonsförvaltningscentralen om inlämnande av uppgifter med hjälp av automatisk databehandling.

Närmare bestämmelser om förhandsanmälan av fordon utfärdas genom förordning av statsrådet.

66 §

Godkännande av fordon för införande i registret

En allmän förutsättning för den första registreringen av ett fordon är att en behörig utredning lämnas över betalning av skatter och avgifter som hänför sig till fordonet, över äganderätten till fordonet och över föreskriven trafikförsäkring. Motsvarande utredningar skall lämnas vid omregistrering och ändringsregistrering av fordonet, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet.

Om ett fordon uppfyller villkoren enligt 1 mom., skall ett nytt färdigt fordon av en typgodkänd typ, ett registreringsbesiktigt fordon och ett sådant vid registreringsbesiktning befriat fordon som uppfyller gällande krav i Finland godkännas för införande i registret.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om förutsättningarna för införande av fordon i registret, om uppgifter som skall antecknas i registret och anmälan av innehavare.

Genom förordning av statsrådet utfärdas dessutom bestämmelser om

- 1) det intyg som utfärdas över registreringen och medförande av intyget i fordonet,
- 2) registreringstecken och registreringsskyltar,
- 3) nationalitetsbeteckningar,
- 4) avregistrering av fordon,
- 5) registrering av fordon för export och bilinteckning,
- 6) övriga registreringsfrågor.

67 §

Vägran att registrera farliga fordon

Om Fordonsförvaltningscentralen bedömer att vissa typer av fordon utgör allvarlig fara för trafiksäkerheten, trots att de har ett gällande intyg över överensstämmelse, kan den vägra att registrera ett sådant fordon under högst sex månader. Fordonsförvaltningscentralen skall utan dröjsmål och utan hinder av bestämmelserna om sekretess anmäla detta till godkännandemyndigheterna i de övriga EES-staterna, godkännandemyndigheterna i stater som tillämpar E-reglementet i fråga och kommissionen samt uppge grunderna för sitt beslut.

Om en medlemsstat som meddelat typgodkännande gör en påstådd fara för trafiksäkerheten som anmälts till den stridig, skall Fordonsförvaltningscentralen försöka lösa meningsskiljaktigheten genom samråd med den myndighet som beviljat godkännandet. Kommissionen skall underrättas om saken.

68 §

Vägran att registrera förstörda fordon på nytt

Fordon som lösts in på basis av försäkring och om vilka anmälts att de skall avregistreras på grund av att de förstörts eller fordon som av annan orsak slutgiltigt avregistrerats får inte längre återinföras i registret. Ett fordon kan inte heller återinföras i registret, om den myndighet som beslutar om bilskatten har ställt ett registreringsförbud som villkor för bilskatteförmån och förmånen har kommit den som saken gäller till godo. Om bilskattevillkor som ställts i samband med den första registreringen inte har uppfyllts, får fordonet återinföras i registret bara om skattemyndigheten ger sitt godkännande.

69 §

De sista fordonen i serien

Godkännandemyndigheten kan på ansökan av tillverkaren med beaktande av en kvantitativ begränsning och en begränsad tid tillåta att nya fordon registreras och tillåta att de säljs och tas i bruk, om de motsvarar en fordonstyp vars typgodkännande inte längre gäller. Bestämmelsen tillämpas endast på fordon som

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

2) har ett gällande intyg över överensstämmelse eller ett intyg över giltigt nationellt typgodkännande, vilket utfärdats medan de aktuella fordonens typgodkännande fortfarande var giltigt,

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

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om det maximala antalet fordon som får registreras med ett föråldrat intyg över överensstämmelse eller intyg över typgodkännande, om giltighetstiden för föråldrade intyg över överensstämmelse eller intyg över typgodkännande och om förfarandet vid beviljande av avvikelser rörande de sista bilarna i serien.

9 kap.

Tekniska vägkontroller

70 §

Innehållet i tekniska vägkontroller

Vid tekniska vägkontroller kontrolleras i den omfattning som kontrollanten anser vara ändamålsenligt, i fråga om fordon som använts i vägtrafik fordonets skick till den del det påverkar trafiksäkerheten och miljön, samt de uppgifter om fordonet som antecknats i registret. Närmare bestämmelser om innehållet i tekniska vägkontroller utfärdas genom förordning av statsrådet.

71 §

Stoppande av fordon och kontrollantens rättigheter

Fordonsförare är skyldiga att tillåta att tekniska vägkontroller utförs.

För utförande av tekniska vägkontroller

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

2) har en polisman, tullman och gränsbevakningsman samt den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen rätt att utan hinder av föraren ta sig in i fordonet och vid behov framföra det.

Om en polisman, tullman och gränsbevakningsmans rätt att stanna fordon och om förarens skyldighet att iaktta order av dessa bestäms i 7 kap. vägtrafiklagen.

72 §

Genomförande av tekniska vägkontroller

Tekniska vägkontroller utförs utan för-

handsanmälan på vägar som avses i vägtrafiklagen. Fordonskontrollanten kan dock förhandsanmäla kontrollen, om anmälan syftar till att effektivisera iakttagandet av fordonsbestämmelserna. Om teknisk vägkontroll utförs i närheten av ett besiktningställe, kan det bestämmas att ett fordon skall kontrolleras på besiktningstället.

Tekniska vägkontroller skall utföras objektivt och så att de inte medför fara eller oskäliga olägenheter för den övriga trafiken eller onödiga förseningar eller annan oskälig olägenhet för den som kontrolleras.

Närmare bestämmelser om genomförande av tekniska vägkontroller utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Fordonsförvaltningscentralen kan meddela närmare anvisningar om genomförandet av tekniska vägkontroller.

73 §

Rapport om tekniska vägkontroller

Fordonets förare får en rapport om den tekniska vägkontrollen, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om rapporten utfärdas genom förordning av statsrådet.

74 §

Fordonskontrollanter

Tekniska vägkontroller utförs av polisen. Tullverket och gränsbevakningsväsendet utför också tekniska vägkontroller inom sitt verksamhetsområde.

För de tekniska vägkontrollerna ordnar Fordonsförvaltningscentralen teknisk sakkunskap till hjälp för fordonskontrollanten genom att med besiktningställena avtala om att personer berättigade att utföra besiktningar deltar i kontrollerna i den omfattning som fordonskontrollanten och Fordonsförvaltningscentralen avtalar om. Den som utför besiktningar och som deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen skall ha ett intyg av besiktningstället över rätten att delta som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen. Intyget skall på begäran visas för föraren av det fordon som kontrolleras.

Om Fordonsförvaltningscentralens rätt att delta i tekniska vägkontroller bestäms i lagen om koncession för fordonsbesiktning.

75 §

Utomlands konstaterade brister hos fordon som registrerats i Finland

Om en utländsk behörig myndighet anmäler allvarliga fel eller brister hos ett fordon som registrerats eller tagits i bruk i Finland och som upptäckts i fordonet vid teknisk vägkontroll utomlands, kan polisen bestämma att fordonet skall genomgå i 85 § avsedd kontrollbesiktning i Finland och att fordonet inte får användas i trafik om det inte förts till kontrollbesiktning inom den tid som polisen föreskrivit. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om på vilka villkor ett sådant fordon med användningsförbud får föras till kontrollbesiktning.

Fordonsförvaltningscentralen har utan hinder av bestämmelserna om sekretess rätt att till polisen lämna ut de uppgifter enligt 1 mom. som den fått av utländska myndigheter.

76 §

Utbyte av information och övrigt samarbete med myndigheter i andra stater och landskapet Åland

Polisen, tullverket, gränsbevakningsväsendet och Fordonsförvaltningscentralen skall inom sitt verksamhetsområde bistå de behöriga myndigheterna i EES-staterna så som avses i artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen.

Fordonsförvaltningscentralen meddelar den behöriga myndigheten i staten i fråga eller i landskapet Åland de uppgifter som avses i artikel 7.2 första och tredje stycket i det direktiv som nämns i 1 mom. Fordonsförvaltningscentralen kan samtidigt begära att den behöriga myndigheten i staten eller i landskapet Åland vidtar de åtgärder som avses i artikel 7.2 andra stycket.

Utan hinder av bestämmelserna om sekre-

tess har polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet rätt att till Fordonsförvaltningscentralen lämna ut de uppgifter enligt 2 mom. som de fått vid tekniska vägkontroller, och Fordonsförvaltningscentralen har rätt att till den behöriga myndigheten i staten i fråga lämna ut dessa och övriga uppgifter enligt 2 mom.

Närmare bestämmelser om tillställandet av uppgifter enligt denna paragraf och om begäran att vidta åtgärder kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

77 §

Internationell rapportering om tekniska vägkontroller

Närmare bestämmelser om inlämnande av rapporter om tekniska vägkontroller till Fordonsförvaltningscentralen och kommissionen samt om tillställande av kontaktinformation och begäran till behöriga myndigheter i EES-staterna utfärdas genom förordning av statsrådet.

10 kap.

Rätt att använda fordon, komponenter och separata tekniska enheter samt cyklar och förhindrande av användning samt reparationsskyldighet

78 §

Rätt att använda komponenter och separata tekniska enheter

Typgodkända komponenter och separata tekniska enheter får användas i trafik, om de utöver de villkor som hänför sig till typgodkännandet också uppfyller andra krav i anslutning till användning i trafik.

79 §

Tillsyn över handel med komponenter, separata tekniska enheter och cyklar

Fordonsförvaltningscentralen är tillsynsmyndighet i fråga om tillverkning av och handel med komponenter, separata tekniska

enheter och cyklar som nämns i 78 §. Tullen är tillsynsmyndighet i fråga om övervakning över import från land utanför EES-området till Finland.

Förbudet enligt 6 § 2 mom. gäller inte komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar, vilka på grund av slitage eller av någon annan orsak är odugliga för det ursprungliga ändamålet, om detta anges synligt genom en anteckning på de komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar som saluförs eller på deras förpackningar eller om det annars klart framgår att en komponent, en separat teknisk enhet eller en cykel säljs som skrot eller för något annat ändamål än för att direkt användas i trafik.

80 §

Komponenter, separata tekniska enheter och cyklar som medför fara

Om tillsynsmyndigheten bedömer att andra än i 42 § nämnda typgodkända komponenter eller separata tekniska enheter medför allvarlig fara för trafiksäkerheten, trots att de är försedda med tillräckliga anteckningar, kan tillsynsmyndigheten under högst sex månader förbjuda att sådana komponenter och separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk. I sådana fall skall tillsynsmyndigheten förfara enligt 44 §.

Om en cykel eller någon annan än en typgodkänd komponent eller separat teknisk enhet medför fara för förarens hälsa eller egendom, skall produktsäkerhetslagen (914/1986) tillämpas.

81 §

Beskrivning

Genom statsrådets förordning kan föreskrivas att när cyklar eller andra än typgodkända komponenter eller separata tekniska enheter säljs som nya eller annars överläts skall överlåtaren se till att komponenten, den separata tekniska enheten eller cykeln åtföljs av en finsk- och svenskspråkig beskrivning av korrekt användning av komponenten, den separata enheten eller cykeln, installation av en komponent och separat teknisk enhet avsedd

att installeras i ett fordon och av övriga nödvändiga omständigheter.

82 §

Verkställande av tillsyn

För utförande av kontroller har polisen, tillsynsmyndigheten och av tillsynsmyndigheten befullmäktigade sakkunniga rätt att få tillträde till den plats där den som importerar, tillverkar eller säljer komponenter, separata tekniska enheter och cyklar tillverkar, lagrar och säljer dem, att för undersökning ta prov och att utan hinder av bestämmelserna om sekretess få behövliga handlingar och uppgifter om egenskaper hos och godkännande av komponenterna, de separata tekniska enheterna och cyklarna. Kontroller får dock inte utföras på hemfridsskyddade platser, om det inte finns särskild orsak att misstänka att 6 § 2 mom. har överträtts. Tillsynsmyndigheten har rätt att förbjuda att en misstänkt komponent, separat teknisk enhet och cykel importeras, tillverkas och överläts under den tid undersökningen varar. Undersökningen skall utföras i brådsnande ordning.

Provet skall returneras efter undersökningen, eller också skall tillsynsmyndigheten ersätta provet till gängse pris, om det måste förstöras vid undersökningen. Om dock en komponent, en separat teknisk enhet eller en cykel vid undersökningen konstateras vara sådan att det är förbjudet att importera, tillverka eller sälja den, ersätts provet inte, och importören, tillverkaren eller säljaren svarar för undersökningskostnaderna.

Sakkunniga som tillsynsmyndigheten befullmäktigat för tillsyn över komponenters, separata tekniska enheters och cyklars överensstämmelse skall tillämpa vad som bestäms i lagen om förvaltningsförfarande, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, lagen om delgivning i förvaltningsärenden, lagen om översändande av handlingar och språklagen.

Den som utför kontrollen skall utan dröjsmål underrätta tillsynsmyndigheten om att kontrollen genomförts och om de brister och försummelser som upptäckts. Efter att ha fått anmälan skall tillsynsmyndigheten vidta nödvändiga åtgärder.

83 §

Komponenters, separata tekniska enheters och cyklars brist på överensstämmelse med kraven

Om tillsynsmyndigheten upptäcker eller får kännedom om att sådana i 6 § 2 mom. avsedda komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar som är av en typ som inte behöver godkännas, importeras, tillverkas för försäljning i Finland, saluförs, säljs eller överläts på annat sätt, skall tillsynsmyndigheten i tillämpliga delar förfara enligt 42 § 1 och 2 mom.

Om åtgärder enligt 42 § 1 och 2 mom. inte leder till att komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar fås att uppfylla kraven, kan tillsynsmyndigheten bestämma att de komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar som tillverkaren, importören och säljaren förfogar över skall förstöras eller bestämma hur det annars skall förfaras i fråga om dessa.

84 §

Föreläggande om körförbud

Om det vid en teknisk vägkontroll eller annars konstateras att ett fordon till sin konstruktion eller utrustning eller till sitt skick inte uppfyller kraven eller om fordonet är belagt med användningsförbud, kan en polisman, tullman eller gränsbevakningsman förhindra att fordonet används i trafik och ge fordonet körförbud genom att avlägsna registreringsskyltarna och omhänderta intyget över registrering eller med andra behövliga metoder. Om en bristfällighet i fordonet inte medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön, kan en polisman, tullman eller gränsbevakningsman utan att förhindra att fordonet används förelägga en tid inom vilken bristen skall avhjälpas.

Fordonsförvaltningscentralen kan meddela körförbud för ett fordon, om fordonets konstruktion har ändrats i strid med de bestämmelser som avses i 7 § 2 mom.

Genom förordning av statsrådet bestäms på

vilka villkor ett fordon enligt 1 och 2 mom. får föras till förvar, reparation och besiktning. Genom förordning av statsrådet bestäms också om hantering och återställande av registreringsskyltar och intyg över registrering.

85 §

Föreläggande om kontrollbesiktning

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de brister som upptäckts i ett fordon och i synnerhet i bromsarna kan medföra en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet skall besiktigas (*kontrollbesiktning*). Fordonsförvaltningscentralen ersätter besiktningssället för en sådan kontrollbesiktningens skäligen kostnader. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan förelägga fordonet till kontrollbesiktning även om en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som en polisman, tullman eller gränsbevakningsman föreskrivit har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en senare kontrollbesiktning. På kontrollbesiktning tillämpas 53, 54 och 56—58 §, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om på vilka villkor ett fordon som meddelats användningsförbud enligt 1 mom. får föras till kontrollbesiktning och om åtgärder när ett fordon inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt vid kontrollbesiktning och om övriga omständigheter i anslutning till kontrollbesiktning.

86 §

Skyldighet att reparera fordon

Om sådana fel eller avvikelser som medför betydande fara för trafiksäkerheten eller avsevärd olägenhet för miljön konstateras i en

fordonstyp i kategori M₁ eller L som godkänts för användning i trafik eller i en del av fordonen av en sådan typ, skall fordonstypens tillverkare, tillverkarens representant och importören underrätta Fordonsförvaltningscentralen om alla gällande återkallningskampanjer, de objekt som skall repareras och kännetecknen för utförd reparation, så snart fordonstillverkaren har inlett kampanjen. Fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören skall se till att felet eller avvikelsen avhjälpas i fråga om alla nämnda fordon som används i Finland. Tillverkaren, tillverkarens representant och importören skall underrätta Fordonsförvaltningscentralen om när återkallningskampanjen har genomförts och alla fordon har reparerats.

Om alla fordon enligt 1 mom. inte kan repareras med åtgärder som tillverkaren, tillverkarens representant eller importören vidtar, skall denna meddela Fordonsförvaltningscentralen tillverkningsnumren på de oreparerade fordonen. Fordonsförvaltningscentralen skall uppmana ägarna till oreparerade fordon att föra sitt fordon för reparation. Ett besiktningssälle kan också i samband med periodisk besiktning ge ägaren eller innehavaren en reparationsuppmaning. Fordonsförvaltningscentralen kan genom avregistrering, meddelande av körförbud eller på annat sätt förhindra användningen av ett fordon som trots uppmaning inte förs för reparation.

Bestämmelser om ersättningsskyldighet vid reparation av felaktiga fordon bestäms i konsumentskyddslagen (38/1978).

11 kap.

Installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter

87 §

Installations- och reparationstillstånd

Av tillsynsmyndigheten skall utverkas tillstånd att installera och reparera följande system, komponenter och separata tekniska enheter:

- 1) installation och reparation av taxametrar,

2) installation och reparation av färdskrivare,

3) reparation av trycklufts- och elbromssystem i fordon i kategori M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄,

4) installation och reparation av hastighetsbegränsare som skall installeras i fordon.

I fråga om kontrolluppgifter som tillståndshavaren utför bestäms särskilt.

Tillstånd krävs inte för sådana mindre installations- och reparationsarbeten i fråga om i 1 mom. avsedda system, delar, komponenter och separata tekniska enheter som inte påverkar precisionen och säkerheten när det gäller om systemens och de separata tekniska enheternas funktion. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om installations- och reparationsarbeten som utförs utan tillstånd.

88 §

Tillsynsmyndighet vid installation och reparation

Fordonsförvaltningscentralen är tillsynsmyndighet vid installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda i 87 § 1 mom.

89 §

Villkor för beviljande av installations- och reparationstillstånd

Installations- och reparationstillstånd för system, komponenter och separata tekniska enheter skall beviljas sökande som

1) har införts i företags- och organisationsdatasystemet,

2) förfogar över tillbörliga arbetslokaler som behövs för installations- och reparationsverksamheten,

3) har tillgång till tillräckligt yrkeskunnig personal för installations- och reparationsverksamheten,

4) förfogar över sådan utrustning som krävs för verksamheten.

Tillstånd att installera och reparera en taxameter får inte beviljas sökande för vars verksamhet en taxibilist eller en taxibilistorganisation svarar via ägandeförhållande eller

på annat sätt.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om hurudan yrkes-skicklighet personalen samt hurudana arbetslokaler och reparationsanordningar installatörer eller reparatörer av i 87 § avsedda system, komponenter och separata tekniska enheter skall ha. Reparationsarbetena kan klassificeras på basis av hur krävande de är. Olika krav kan uppställas för de olika kategorierna. Genom förordning av statsrådet utfärdas också bestämmelser om anmälningar om verksamheten, installations- och reparationsanvisningar samt bokföring av utförda installations- och reparationsarbeten.

Om den som innehar tillstånd inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillstånd eller om installations- eller reparationsarbeten inte utförts på behörigt sätt, kan tillsynsmyndigheten ge verksamhetsidkaren en anmärkning eller varning eller återkalla tillståndet för viss tid eller helt och hållet.

90 §

Rätt att meddela undantag i fråga om reparationstillstånd

Tillsynsmyndigheten kan av särskilda skäl för viss tid bevilja undantag från de i 89 § avsedda villkoren för beviljande av tillstånd, förutsatt att installations- och reparationsarbetet trots bristerna kan utföras på behörigt sätt.

91 §

Begränsningar i fråga om installations- och reparationsarbeten

Innehavare av installations- och reparationstillstånd får inte utföra installations-, justerings- eller reparationsarbeten som gäller taxametrar, färdskrivare eller hastighetsbegränsare i sådana fordon som de äger eller besitter.

Förbudet i 1 mom. gäller inte sådana fordon som ägs av företag som bedriver fordonshandel eller fordonsimportörer och som utrustas för försäljning eller för en kund. Förbudet gäller inte heller idkare av buss- el-

ler lastbilstrafik när de utför installationsarbeten som gäller färdskrivare i sådana fordon som de besitter och plomberingar i anslutning till dessa.

92 §

Tillsyn

För utförande av kontroll har en tillsynsmyndighet, polisman och sakkunnig som befullmäktigats av tillsynsmyndigheten rätt att få tillträde till de platser där de som installerar eller reparerar i 87 § avsedda system, komponenter och separata tekniska enheter utför installationerna och reparationerna. Kontroller får dock inte utföras på hemfridskyddade platser, om det inte finns särskild orsak att misstänka att bestämmelserna i 87 § 1 mom. eller 91 § har överträtts.

Sakkunniga som tillsynsmyndigheten befullmäktigat för uppgiften skall tillämpa vad som bestäms i lagen om förvaltningsförfarande, lagen om offentlighet i myndigheters verksamhet, lagen om delgivning i förvaltningsärenden, lagen om översändande av handlingar och språklagen.

Den som utför kontrollen skall utan dröjsmål och utan hinder av bestämmelserna om sekretess underrätta tillsynsmyndigheten om utförda kontroller och de brister och försummelser som upptäckts där. Efter att ha fått anmälan skall tillsynsmyndigheten vidta behövliga åtgärder för att avhjälpa bristerna och försummelserna.

Tillsynsmyndigheten kan vid behov återkalla ett installations- och reparationstillstånd för viss tid eller helt och hållet, om de åtgärder som avses i 3 mom. inte leder till att bristerna och försummelsernas avhjälpas.

12 kap.

Särskilda bestämmelser

93 §

Fordonstillverkarens och importörens särskilda anvisningar

Fordonstillverkaren, tillverkarens representant och importören skall tillställa Fordons-

förvaltningscentralen sådana särskilda anvisningar av tillverkaren som Fordonsförvaltningscentralen förutsätter och som behövs vid besiktning eller teknisk vägkontroll av fordonet.

94 §

Anmälan av uppgifter till ett register över fordon

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om anmälan av körförbud och annan periodisk besiktning och kontrollbesiktning samt tekniska vägkontroller till ett register över fordon och om anteckning av dessa i intyget över registrering av fordon. Om uppgifter som skall införas i registret bestäms särskilt.

95 §

Fordonsförvaltningscentralens rätt till ändringar

Om skyldigheten att registrera ett fordon har försumrats eller om Fordonsförvaltningscentralen får vetskap om att en uppgift som skall antecknas i registret har förändrats eller är felaktig, har Fordonsförvaltningscentralen rätt att föra in de uppgifter som saknas i registret eller att rätta felaktiga uppgifter. Innan Fordonsförvaltningscentralen företar ändringen skall den låta fordonets ägare och innehavare uttala sin åsikt om huruvida ändringen är befogad, ifall ändringen påverkar ägarens eller innehavarens rättigheter. Om felet beror på den anmälningsskyldiges åtgärder, har Fordonsförvaltningscentralen rätt att hos den uppbära kostnaderna för rättelsen. När ändringen gjorts skall Fordonsförvaltningscentralen meddela fordonets ägare och innehavare detta.

96 §

Straff

Om straff för äventyrande av trafiksäkerheten bestäms i 23 kap. 1 § strafflagen (39/1889).

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) bryter mot det krav som föreskrivs om fordonets säkerhet, överensstämmelse med kraven och manöveregenskaper i 4 §,

2) underlåter att fullgöra den reparations-skyldighet som föreskrivs i 5 eller 57 §,

3) bryter mot det användningsförbud som föreskrivs i 6 § 1 mom. eller 8, 51, 56, 60, 75, 84 eller 85 § eller mot bestämmelser om användningsförbud som stadgats med stöd av 51 § eller mot körförbud,

4) bryter mot det förbud mot tillverkning, import, saluföring, försäljning eller annan överlåtelse som föreskrivs i 6 § 2 mom.,

5) bryter mot det förbud att ändra ett fordons konstruktion som föreskrivs i 7 §,

6) underlåter att fullgöra den skyldighet att hålla ett fordon trafikdugligt som föreskrivs i 9 §,

7) underlåter att fullgöra skyldighet att medföra intyg över att fordonet varit taget ur trafik eller utomlands såsom stadgas med stöd av 51 §,

8) underlåter att fullgöra den skyldighet att medföra med sig intyget över besiktning som föreskrivs i 58 § eller underlåter att fullgöra den besiktningsskyldigheter som föreskrivs i 60—62 §,

9) underlåter att fullgöra anmälan om registreringsuppgifter som stadgas med stöd av 64 § eller underlåter att medföra intyg över registrering som stadgas med stöd av 66 §,

10) bryter mot det som stadgas med stöd av 66 § om krav på registreringstecken och -skylt eller nationalitetsbeteckning,

11) bryter om skyldigheten att tillåta utförandet av teknisk vägkontroll som föreskrivs i 71 §,

12) vägrar att visa upp de handlingar som avses i 71 § eller att lämna de handlingar som avses i 93 § eller att ge i 71 § avsedda personer tillträde till fordonet eller i 82 § avsedda myndigheter eller personer tillträde till den plats där den som importerar, tillverkar eller säljer komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar tillverkar, lagrar eller säljer dem eller att ta prov för undersökningar eller att få behövliga handlingar eller uppgifter om egenskaperna hos eller godkännandet av komponenter, separata tekniska enheter eller cyklar,

13) försummar att ge den beskrivning som stadgas med stöd av 81 §,

14) utför installations- och reparationsarbeten enligt 87 § utan behörigt tillstånd eller i strid med den begränsning som föreskrivs i 91 §, eller

15) vägrar att ge i 92 § avsedda myndigheter eller personer tillträde till den plats där system, komponenter eller separata tekniska enheter installeras eller repareras,

skall, om inte gärningen är ringa eller strängare straff för den föreskrivs någon annanstrans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.

97 §

Ändringssökande

Rättelse i beslut som besiktningsstället fattat om godkännande eller besiktning av fordon samt om registreringsbeslut fattat av avtalsregistrerare får yrkas hos Fordonsförvaltningscentralen. Rättelseyrkandet skall framställas inom 30 dagar från delfäendet av beslutet.

I ett beslut som Fordonsförvaltningen fattat med anledning av rättelse samt som den annars meddelat med stöd av denna lag får ändring sökas enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996). Även i beslut som polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet meddelat med stöd av denna lag får ändring sökas enligt förvaltningsprocesslagen.

Beslut enligt 1 mom. får verkställas trots rättelseyrkande. Beslut enligt 2 mom. får verkställas trots besvär.

98 §

Närmare bestämmelser och anvisningar

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov bestämmelser om specialtransportfordon och utförande av specialtransporter liksom om antalet dubbar och installering av dem i dubbdäck samt om mätning av dubbarnas massa och dubbkraften i dubbdäck.

Fordonsförvaltningscentralen kan meddela

närmare anvisningar om anmälningar i anslutning till besiktningar, handlingar som skall användas vid besiktningar, anteckningar i intyget över registrering och utförande av besiktningssupdrag.

99 §

Närmare föreskrifter och anvisningar om polisens verksamhet

Inrikesministeriet kan meddela polisen närmare föreskrifter och anvisningar om de åtgärder som polisen skall vidta med stöd av denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

Inrikesministeriet fastställer formuläret för de blanketter som skall användas i samband med åtgärder som i denna lag och de författningar som utfärdats med stöd av den föreskrivs för polisen, med undantag av den rapportblankett enligt 73 § som skall ges vid tekniska vägkontroller.

13 kap.

Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser

100 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 6 § 2 mom. och 10 kap. om tillverking, import och handel med cyklar tillämpas på cyklar som importeras eller tillverkas den 1 januari 2005 eller därefter.

Den i 24 § 1 mom., som gäller klassificering som museifordon, ingående bestämmelsen om en åldersgräns på 30 år för museifordon träder i kraft den 1 januari 2008. Till dess tillämpas den åldersgräns som anges i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992).

Bestämmelsen i 32 § om EGTypgodkännandekrav i fråga om fordon i kategori L träder i kraft den 17 juni 2003.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

101 §

Bestämmelser som upphävs

Genom denna lag upphävs

1) lagen den 14 juli 1978 om handel med samt installering och reparation av trafikförmödenheter (570/1978) jämte ändringar,

2) förordningen den 5 januari 1979 om handel med samt installering och reparation av trafikförmödenheter (9/1979) jämte ändringar,

3) trafikministeriets beslut av den 21 augusti 1992 om villkor gällande tillstånd för installering och reparation av trafikförmödenheter (817/1992) jämte ändringar,

4) förordningen den 4 december 1992 om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992) jämte ändringar, med undantag av

a) bestämmelsen i 1 § 3 mom. om att på militärfordon som definieras i 2 § militärfordonsförordningen (560/1992), förutom pansarfordon, skall tillämpas förordningen om fordons konstruktion och utrustning på det sätt som bestäms i militärfordonsförordningen,

b) definitionen av invalidtaxi i 13 §,

c) definitionen i 16 § av veterinärbil,

d) definitionen i 17 § av skattefri husbil,

e) definitionen i 18 § av skattefri likbil,

f) definitionen i 19 § av servicebil,

g) definitionen i 20 § av motorredskap som byggts på bilunderrede,

h) definitionen i 28 § av avfrostingsanordning för bakruta,

5) förordningen den 30 december 1992 om besiktning av fordon (1702/1992) jämte ändringar,

6) trafikministeriets beslut av den 20 december 1991 om husbilar och huskarosserier (1207/1991),

7) trafikministeriets beslut av den 3 oktober 1994 om internationellt godkännande av fordons konstruktion, utrustning eller delar (874/1994).

102 §

Övergångsbestämmelser

De befrielser som tillståndsmyndigheten

före ikraftträdandet beviljat i fråga om taxametrar som enligt 25 § 2 mom. krävs i sådana fordon i kategori M₁ som används för tillståndspliktig persontrafik fortsätter att gälla.

Typgodkännanden som två- och trehjuliga motorfordon beviljats enligt direktiv 92/61/EEG, som upphävts med det direktiv som avses i 30 § 1 mom. 2 punkten, och intyg över överensstämmelse som utfärdats med stöd av dem gäller till och med den 9 november 2003 eller, om fordonstillverkaren begär det, till och med den 9 november 2004. Enligt nämnda upphävda direktiv får nya typgodkännanden beviljas till och med den 9 maj 2003.

I 47 § avsedda godkännanden beviljat en teknisk tjänst före ikraftträdandet av denna lag gäller i oförändrad form.

Tillverkare och importörer av fordon som när denna lag träder i kraft har kunnat förhandsanmäla fordon till registret anses uppfylla kraven enligt 65 § fram till den 31 december 2003.

Installations- och reparationstillstånd som beviljats med stöd av lagen om handel med samt installering och reparation av trafikförnödenheter fortsätter att gälla.

Vad som i 89 § 2 mom. bestäms om förbud att bevilja en sådan sökande tillstånd att installera och reparera taxametrar för vars verksamhet en taxibilist eller en taxibilistorganisation svarar via ägandeförhållande eller på annat sätt hindrar inte att företag som beviljats tillstånd före den 1 september 1992 och för vars verksamhet en taxibilistorganisation svarar via ägandeförhållande, på de villkor och enligt de begränsningar som anges i tillståndet, utför installations- och reparationsarbeten gällande taxametrar i bilar som ägs eller innehas av taxibilister som hör till organisationen.

Ärenden som är anhängiga när denna lag träder i kraft skall behandlas och avgöras med stöd av de författningar som upphävs enligt 101 §.

2.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981) 83, 83 a, 83 b och 84 §, av dessa lagrum 83 och 83 a § sådana de lyder i lag 989/1992, 83 b § sådan den lyder i lag 390/1998 och 84 § sådan den lyder i lagarna 1101/1998 och 1127/1999 samt

ändras 2 a §, rubriken för 6 kap., 85 §, 86 § 2 mom., 87 § 3 mom., 88 § 1 mom., 89 § 1 mom. samt 92, 96, 105, 107 och 108 §,

av dessa lagrum 2 a § och 87 § 3 mom. sådana de lyder i nämnda lag 989/1992, 86 § 2 mom. och 105 § sådana de lyder i lag 1479/1991, 88 § 1 mom. och 89 § 1 mom. sådana de lyder i nämnda lag 390/1998, 92 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 989/1992 och 108 § sådan den lyder i nämnda lag 989/1992 och i lag 429/1996, som följer:

2 a §

Definitioner på fordon

I vägtrafiklagstiftningen avses med

1) *fordon* en anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor,

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, motorcyklar och mopeder samt andra fordon i kategori L som inte hör till dessa ka-

tegorier liksom traktorer, motorredskap och terrängfordon,

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

4) *utryckningsfordon* ett motordrivet fordon som är utrustat med särskilda ljus- och ljudsignalanordningar; utryckningsfordon är räddnings-, polis-, militärpolis- och ambulansbilar samt motsvarande andra fordon och fordon som av gränsbevakningsväsendet eller tullverket används i tjänsten,

5) *militärfordon* ett fordon som innehas av försvarsmakten samt fordon som är avsedda för Förenta Nationernas fredsbevarande verksamhet och som befinner sig i Finland.

6 kap.

Användning av fordon

85 §

Ansvar för fordonets skick

I fordonslagen (/20) bestäms om vem som har ansvaret för ett fordonets skick.

86 §

Fordons användning

Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om begränsningar av onödig och störande körning i tätort och av onödig tomgångskörning med motordrivna fordon.

87 §

Fordons mått och massa samt lastning av fordon

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om fordons största tillåtna mått och massa, motordrivna fordons och släpfordons kopplingsmått och övriga villkor för koppling samt om lastning av fordon. Fordonsförvaltningscentralen kan bevilja undantag från bestämmelserna om mått och massa

för fordon som har registrerats eller tagits i bruk i någon annan än en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om giltighetstiden för ett dylikt undantag och vid behov om andra villkor, iakttagande av ömsesidighet vid beviljande av undantag samt om andra förutsättningar för beviljande av undantag.

88 §

Användning av bilbälte och annan säkerhetsanordning för bilsäte

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

1) i personbilar,

2) i bussar vilkas största vid registrering och användning tillåtna totalvikt är 3,5 ton och som inte har särskilt konstruerade platser för stående passagerare, med undantag för passagerare på baksätena,

3) i paketbilar,

4) i tre- och fyrhjulingar samt lätta fyrhjulingar försedda med karosseri.

89 §

Användning av skyddshjälm

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

1) på motorcyklar,

2) i tre- och fyrhjulingar samt lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri,

3) på mopeder,

4) på snöskotrar.

92 §

Tillämpning av bestämmelserna om användning av fordon

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på

all fordonstrafik på väg och annanstans samt på alla fordon och deras tillbehör. Bestämmelserna tillämpas dock inte på fordon som används uteslutande på en arbetsplats som avstängts från allmän trafik eller på ett fabriks-, hamn-, lager- eller tävlingsområde eller något annat motsvarande område, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet. Sådana fordon skall ha en säker och ändamålsenlig konstruktion.

Bestämmelserna om motordrivna fordon i detta kapitel tillämpas också på släpfordon som kopplas till motordrivna fordon, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet.

96 §

Förhindrande av fordons användning

I fordonslagen bestäms om förhindrande av fordons användning och om föreläggande om besiktning av fordon.

Är ett fordon lastat i strid med bestämmelserna, kan en polisman bestämma att överlast skall lossas eller felaktig lastning rättas till eller vid behov förhindra fortsatt körning. En polisman kan förhindra fortsatt körning med fordon, i vilket finns ett större antal personer än det tillåtna.

105 §

Parkeringsfel och onödig tomgångskörning

För överträdelse av förbud och begränsningar i fråga om stannande och parkering av fordon döms till straff endast om parkeringsfelet har medfört eller kunnat medföra allvarlig fara eller olägenhet. Annars påförs för felet parkeringsbot enligt vad som bestäms särskilt. Parkeringsbot påförs också för överträdelse av bestämmelserna om användning av parkeringsskivor som avses i 28 a §. Parkeringsbot kan också påföras för överträdelse av bestämmelserna om sådan onödig tomgångskörning som avses i 86 § 2 mom.

107 §

Internationell trafik

Bestämmelser om utomlands utfärdat körkorts giltighet i Finland utfärdas genom förordning av statsrådet.

108 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om tillämpningen av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om användningen av vinter- och dubbdäck samt om rätten att använda terrängfordon på väg.

Kommunikationsministeriet kan på framställning av försvarsministeriet i fråga om försvarsmaktens övningar på väg medge undantag från bestämmelserna i denna lag.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov bestämmelser om

- 1) förarundervisningen och förarexamen,
- 2) närmare krav som skall ställas på fordonsförarens hälsotillstånd,
- 3) belastningen och säkerhetsarrangemang-
en vid transport av skolelever och daghems-
barn, om transporterna får statsunderstöd el-
ler understöd av kommunen,
- 4) lastning av fordon och fastgörande av last.

Genom förordning av jord- och skogsbruksministeriet utfärdas bestämmelser om transport av djur i motordrivna fordon och släpfordon.

Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om militärtransporter med last- och paketbilar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Andra bestämmelser som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen än i 101 § fordonslagen (/20) avsedda bestämmelser förblir i kraft tills något annat bestäms.

3.

Lag**om ändring av 5 och 6 § lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) 5 och 6 §, av dessa lagrum 6 § sådan den lyder i lag 759/2000, som följer:

5 §

Trafiktillstånd

Persontransport på väg med bil mot ersättning är förbjuden utan trafiktillstånd, med undantag av transporter som nämns i 6 §.

Som transport mot ersättning anses dock inte transport av en eller flera passagerare med personbil enligt alterneringsprincipen.

Om personer transporteras mot ersättning med en hyrd bil vars förare är uthyraren eller någon som är anställd hos uthyraren eller som han har anvisat, förmedlat eller på något därmed jämförbart sätt ordnat för uppdraget anses uthyraren som trafikidkare i stället för den som hyr bilen.

Tillstånd krävs för persontransport på väg med bil mot ersättning även när överenskommelse om utförandet av den har ingåtts i syfte att kringgå denna lag eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av lagen eller om förhållandena visar att detta har varit avsikten.

6 §

Trafik som får idkas utan trafiktillstånd

Utan trafiktillstånd får

1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, en samkommun eller ett sjukhus,

2) persontransporter som hör till den kommunala social- och hälsovårdsservicen utföras:

a) med en personbil som innehas av en kommun eller en samkommun mot att en fastslagen klientavgift uppbärs hos dem som får transporttjänster, eller

b) med en personbil som innehas av en anställd hos en kommun eller en samkommun, om transporten väsentligt anknyter till den anställdes arbetsuppgifter och körersättning- en uppgår till ett belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtal,

3) en vårdnadshavare transportera den som han eller hon har vårdnaden om till skolan, arbetet, en vårdanstalt eller motsvarande och tillbaka, om körersättningen uppgår till högst det belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtal,

4) en koncerns persontransporter utföras med personbil eller buss som den innehar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag**om ändring av 2 § lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig godstrafik på väg (342/1991) 2 §, sådan den lyder i lag 1350/2001, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *tillståndspliktig godstrafik* sådan transport av gods på väg som kräver trafiktillstånd enligt 3 §,

2) *fordon* bil och trafiktraktor,

3) *transporttillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas i Finland eller i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn utomlands,

4) *gemenskapstillstånd* ett tillstånd som avses i rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier,

5) *kopia av gemenskapstillstånd* en kopia som utfärdats och bes styrkts av tillståndsmyndigheten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag**om ändring av lagen om koncession för fordonsbesiktning**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 23 december 1998 om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998) 2, 3, 7, 14 § och 29 § 5 mom. samt
fogas till lagen nya 21 a och 24 a § som följer:

2 §

Koncessionsplikt

Fordonsbesiktningar får utföras endast av den som har beviljats koncession enligt denna lag.

För typgodkännanden av fordon kan koncession inte beviljas.

Genom förordning av statsrådet kan bestämmas att smärre delar av besiktningssuppgifterna kan utföras även av någon annan än den som har beviljats koncession. Bestämmelser om villkor som skall uppställas för

dem som utför uppgifterna, tillsynen över verksamheten samt intyg som utfärdas över utförda uppgifter och deras giltighet utfärdas också genom förordning av statsrådet. Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka militärfordon som skall besiktigas vid ett i denna lag avsett besiktningsställe och vilka militärfordon som försvarsmakten besiktigar själv. Bestämmelser om besiktningsverksamheten hos försvarsmakten utfärdas genom förordning av försvarsministeriet.

3 §

Förutsättningar för beviljande av koncession

Koncession skall beviljas sökande som är pålitlig, kompetent, solvent och obunden. Sökande skall också kunna säkra en tillräcklig kvalitet på verksamheten och garantera kunderna en jämbördig behandling samt säkra ett behörigt dataskydd.

Koncession beviljas inte om det från ansökan eller omständigheter framgår att arrangemang som hänför sig till ansökan är gjorda för att kringgå de krav som är förutsättning för koncession.

Koncession beviljas inte ämbetsverk, institution eller läroanstalt som uppehålls av stat, kommun eller samkommun.

Sökande av koncession skall vara en i Finland registrerad juridisk person.

7 §

Koncessionens omfattning

Koncession beviljas på ansökan med begränsning enligt besiktningslag som följer:

- 1) periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar, eller
- 2) alla besiktningslag.

14 §

God förvaltningssed

När koncessionshavaren utför i 7 § avsedda uppgifter och innehavaren av utbildningsrätt i 18 och 19 § avsedda uppgifter skall de iakt-

ta vad som bestäms i lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966) och lagen om översändande av handlingar (74/1954).

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. tillämpas 10 § 1 mom. 4 punkten lagen om förvaltningsförfarande inte inom utbildningsverksamhet på en person som är anställd hos en innehavare av utbildningsrätt.

21 a §

Tillsyn vid teknisk vägkontroll

Fordonsförvaltningscentralen kan delta i sådan teknisk vägkontroll som avses i fordonslagen (/20), om avsikten med deltagandet är att utöver kontrollen enligt 70 § i nämnda lag övervaka besiktningsställenas besiktningsuppgifter. Fordonsförvaltningscentralens tjänsteman fungerar vid kontrollen som teknisk sakkunnig i stället för den person som har rätt att utföra besiktningen. Fordonsförvaltningscentralens tjänsteman har vid kontrollen samma befogenheter som den som har rätt att utföra besiktningar har enligt 71 § fordonslagen.

Den tjänsteman vid Fordonsförvaltningscentralen som deltar som sakkunnig vid teknisk vägkontroll skall ha ett av verket utfärdat intyg över rätten att delta i tekniska vägkontroller. Intyget skall på begäran visas upp för föraren till det fordon som kontrolleras.

24 a §

Avgift för besiktningsverksamheten

Hos koncessionshavare tar Fordonsförvaltningscentralen ut en fast avgift för besiktningsverksamheten för varje utförd besiktning av ett fordon. De avgifter som tas ut skall sammanlagt motsvara de totalkostnader som Fordonsförvaltningen har till följd av följande:

- 1) utvecklande av besiktningsverksamheten och stödfunktioner,
- 2) övervakning av besiktningsverksamheten,

3) förande av ett register över fordon för koncessionshavarnas besiktningssuppgifter,

4) uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller,

5) kostnaderna för de kontrollbesiktningar som det bestämts att Fordonsförvaltningscentralen skall ersätta.

Närmare bestämmelser om storleken på avgiften för besiktningssamheten utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. I övrigt iakttas vad som bestäms i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

29 §

Övergångsbestämmelser

5. Koncession som har beviljats ämbetsverk, institution eller läroanstalt som avses i 3 § 3 mom., kan förnyas utan hinder av vad som avses i nämnda 3 mom. och i samma paragrafs 4 mom.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

6.

Lag

om ändring av strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i strafflagen av den 19 december 1889 (39/1889) 2 a kap. 9 § 2 mom. samt 23 kap. 1 § 1 mom. och 12 §, sådana de lyder 2 a kap. 9 § 2 mom. i lag 550/1999 samt 23 kap. 1 § 1 mom. och 12 § i lag 545/1999, som följer:

2 a kap.

Om böter, förvandlingsstraff och ordningsbot

9 §

Ordningsbotsföreselser

Ordningsbot kan bestämmas som påföljd för ringa brott mot vägtrafiklagen (267/1981) eller fordonslagen (/20) eller sådana bestämmelser som utfärdats med stöd av dessa och som gäller

1) gående

2) förare av motorlösa fordon

3) motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning, skick eller handlingar som skall medföras vid körning av motordrivna fordon, störande och onödig körning av motordrivna fordon, persontransport, användning av förarens eller passagerarens personliga skyddsutrustning, övriga trafikregler som gäller för föraren eller påbud, förbud eller begränsningar som anges med trafikanordning,

4) överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med ett motordrivet fordon, eller

5) besiktning och anmälan för registrering av fordon.

23 kap.

Om trafikbrott

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

En vägtrafikanter som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen (267/1981) eller fordonslagen (/20) eller med stöd av dem utfärdade bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall för *äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

12 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *vägtrafikanter* var och en som befinner sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i en spårvagn,

2) *rusmedel* även läkemedel som sätter ner prestationsförmågan,

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

4) *fartyg* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,

5) *tåg* ett lokomotiv eller en helhet som bildas av lokomotiv och vagnar samt annat spårvägsfordon som drivs med maskinkraft, med undantag för spårvagn,

6) *uppgifter som väsentligt påverkar tågsäkerheten* en sådan uppgift i vilken ett felaktigt förfarande eller en försummelse kan äventyra säkerheten i tågtrafiken, inklusive organisatoriskt arbete och växlingsarbete som innebär att vagnar flyttas på en bangård eller på industrispår.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av lagen om skatt på motorfordon

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 30 december 1966 om skatt på motorfordon (722/1966) 2 § samt 27 § 1 och 2 mom., sådana de lyder, 2 § i lag 872/1982 samt 27 § 1 mom. i lag 522/1994 och 2 mom. i lag 1161/1998, samt fogas till lagen en ny 27 a § som följer:

2 §

Med motorfordon avses i denna lag sådana motordrivna fordon som avses i fordonslagen (/20) och med stöd av den utfärdade bestämmelser.

27 §

Har skatt eller till betalning förfallen del av egentlig fordonsskatt inte betalats, får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). Fordonet får inte användas i trafik, trots att fordonets ägare eller innehavare är någon an-

nan än den som ägde fordonet när den debiterade skatten lämnades obetald.

Fordonsförvaltningscentralen kan av synnerligen vägande skäl helt och hållet eller för en bestämd tid återkalla det användningsförbud som avses i 1 mom. eller bestämma att 1 mom. inte skall tillämpas på fordonet. Användning av fordonet kan tillåtas endast om domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldreglering för den som inte betalat avgiften eller om det kan anses att fordonets ägare eller innehavare inte har känt

till och inte heller har kunnat känna till att skatt inte har betalats för fordonet och det med beaktande av omständigheterna kan anses vara oskäligt att förhindra begagnande av fordonet. Om ett register över fordon har innehållit sådana uppgifter om försummad skattebetalning som fordonets köpare haft tillgång till, tillåts inte att fordonet begagnas.

27 a §

Om ett fordon på det sätt som avses i 27 § 1 mom. är belagt med användningsförbud skall en polisman, tullman eller gränsbevakningsman förhindra att fordonet används i trafik genom att omhänderta intyg över registrering och avlägsna registreringsskyltar eller med andra behövliga metoder. Med skriftligt tillstånd av en polisman, tullman eller gränsbevakningsman får dock fordonet föras till anvisad plats för förvaring. Intyget över registrering och registreringsskyltarna skall ges tillbaka när de till betalning förfallna

skatter som avses i 27 § 1 mom. har betalats.

Besiktningsförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att fordonet inte har belagts med användningsförbud på grund av försummelse av skatt som avses i 27 § 1 mom. I samband med besiktning och trafikövervakning anses ett fordon vara belagt med användningsförbud när det finns en anteckning om försummad skatt i ett register över fordon, om det inte lämnas tillförlitlig utredning över att av skatten har betalats.

Som en utredning enligt 2 mom. kan betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dator och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av lagen om fordonsskatt

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 20 december 1996 om fordonsskatt (1111/1996) 2 § 2 mom., 4 § 1 mom. och 11 § som följer:

2 §

Skattepliktiga fordon

På klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa tillämpas de grunder som fastställts i fordonslagen (/20) eller med stöd av den.

4 §

Tillämpning av lagen om skatt på motorfordon

På uppbörden av fordonsskatt enligt denna lag tillämpas vad som bestäms om debitering

och uppbörd av egentlig fordonsskatt i lagen om skatt på motorfordon (722/1966), om inte något annat bestäms i denna lag eller i sådan förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av den. Lagen om skatt på motorfordon och författningar som utfärdats med stöd av den tillämpas också på ändringssökande, in- drivning av skatt, användnings förbud av fordon och hindrande av användning av fordon på grund av att skatten försummats, upphävande av användningsförbudet, befrielse från skatt samt i tillämpliga delar också i övrigt på förfarandet enligt fordonsbeskattningen, om inte något annat bestäms i denna lag eller med stöd av den.

11 §

Godkännande av fordon vid besiktning

Besiktningsförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse av fordonsskatt. I samband med besiktning och trafikövervakning anses ett fordon vara belagt med användningsförbud när det finns en anteckning om försummad skatt i ett register över fordon, om det inte lämnas tillförlitlig

utredning över att skatten har betalats.

Som utredning enligt 1 mom. kan betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dator och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag**om ändring av bilskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 1 § 2 mom., 52 § och 63 § 2 mom., av dess lagrum 52 § 1 mom. och 63 § 2 mom. sådana de lyder i nämnda lag 413/1997, och

fogas till lagen en ny 79 a § som följer:

1 §

Beträffande frågan om vilket slags motordrivna fordon som skall anses vara en sådan bil eller motorcykel eller ett sådant annat fordon i kategori L som avses i 1 mom. och till vilken kategori av motordrivna fordon ett fordon skall hänföras tillämpas de grunder om vilka bestäms i fordonslagen (1/20) eller med stöd av den.

52 §

Har användningen av ett fordon förbjudits med stöd av denna lag, kan det tulldistrikt som påfört skatten eller Fordonsförvaltningscentralen, på ansökan och på de villkor som distriktet eller centralen bestämmer, av särskilda skäl för en bestämd tid eller helt och hållet återkalla användningsförbudet. Ansökan kan göras av fordonets ägare eller inne-

havare.

63 §

Om skatten inte har betalats på förfallodagen, får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). Ett fordon får inte heller användas i trafiken i sådana fall då fordonet övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Skattemyndigheten kan begära handräckning av polisen för hindrande av att fordonet används. Användningen av fordonet skall tillåtas när den skattskyldige eller någon annan än den skattskyldige betalt skatten. Användningen är förbjuden trots att skatten på grund av att föreskrivna tidsfrister löpt ut inte längre kan indrivas.

79 a §

Besiktningförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse av bilskatt. Ett fordon anses vara belagt med användningsförbud när det finns en anteckning om försummad skatt i ett register över fordon, om det inte lämnas en tillförlitlig utredning över betalningen av skatten eller visas upp ett sådant beslut som tillåter att fordonet används och som den myndighet som påfört

skatten fattat med stöd av 52 § 1 mom.

Som utredning enligt 1 mom. kan betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dator och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag**om ändring av 13 och 116 § lagen om miljöskydd**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 4 februari 2000 om miljöskydd (86/2000) 13 § rubriken och 1 mom. 1 punkten samt 116 § 4 mom., som följer:

13 §

Motordrivna fordon, motorredskap och anordningar

Statsrådet kan genom förordning bestämma om:

1) begränsning av tomgångskörning med motordrivna fordon annanstans än på vägar som avses i vägtrafiklagstiftningen,

116 §

Straffbestämmelser

För överträdelse av förbud mot tomgångskörning med motordrivna fordon kan parkeringsbot föreläggas enligt vad som bestäms i lagen om parkeringsbot (248/1970).

Denna lag träder i kraft den 20 .

11.

Lag**om ändring av lagen om bränsleavgift**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 13 april 1993 om bränsleavgift (337/1993) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 234/1998, och
fogas till 13 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 234/1998, nya 3 och 4 mom. och till lagen en ny 13 a § som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller något annat land eller som oregistrerade används i Finland. På klassificeringen av fordon tillämpas vad som bestäms i fordonslagen (/20) eller med stöd den.

13 §

Betalningstid

Om bränsleavgiften inte har betalats inom den tid som anges i 1 mom., får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). Ett fordon får inte heller användas i trafik i sådana fall då fordonet övergått till en annan ägare eller innehavare än den betalningsskyldige. Den myndigheten som påfört bränsleavgiften kan begära handräckning av polisen för hindrande av att fordonet används. Användningen av fordonet skall tillåtas när den betalningsskyldige eller någon annan än den betalningsskyldige betalt skatten.

Har användningen av fordonet förbjudits med stöd av denna lag, kan den myndighet som påfört bränsleavgiften, på ansökan och på de villkor den bestämmer, av särskilda skäl återkalla användningsförbudet för en

viss tid eller helt och hållet. Ansökan kan göras av fordonets ägare eller innehavare. Över ett beslut som den myndighet som påfört bränsleavgift fattat med stöd av denna paragraf får ändring inte sökas genom besvär.

13 a §

Godkännande av fordon vid besiktningen

Besiktningförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse av bränsleavgift. Ett fordon anses vara belagt med användningsförbud när det finns en anteckning om försummad bränsleavgift i ett register över fordon, om det inte lämnas en tillförlitlig utredning över betalningen av skatten eller visas upp ett sådant beslut som tillåter att fordonet används och som den myndighet som påfört bränsleavgiften fattat med stöd av 13 § 4 mom.

Som utredning enligt 1 mom. kan betraktas ett verifikat över betald bränsleavgift som en penninginrättning utgivit. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dator och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Denna lag träder i kraft den 20 .

12.

Lag**om ändring av trafikförsäkringslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

fogas till trafikförsäkringslagen av den 26 juni 1959 (279/1959) en ny 15 b § som följer:

15 b §

Besiktningförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att en till betalning förfallen försäkrings-

premie för en giltig trafikförsäkring har betalats.

I samband med besiktning anses en försäkringspremie vara betald om det inte finns nå-

gon anteckning om försummad betalning i ett register över fordon. Försäkringspremien anses också vara betald om det företes ett av en försäkringsanstalt eller en penninginrättning givet verifikat eller annan tillförlitlig utred-

ning över att premien betalats.

Denna lag träder i kraft den 20 .

13.

Lag

om ändring av 1 och 8 § lagen om parkeringsbot

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 3 april 1970 om parkeringsbot (248/1970) 1 § 1 mom. och 8 §, av dessa lagrum 1 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1481/1991, som följer:

1 §

Parkeringsbot för överträdelse av förbud och begränsningar som gäller stannande och parkering av fordon samt av bestämmelser om användning av parkeringsskiva (*parkeringsfel*) föreläggs av polisen enligt denna lag. Parkeringsbot föreläggs också för överträdelse av de förbud och begränsningar som gäller onödig tomgångskörning med motordrivnet fordon och som utfärdats med stöd av om miljöskydd (86/2000) eller vägtrafiklagen (267/1981).

8 §

Parkeringsbot skall betalas av den förare som begått felet. I fråga om bilar och motorcyklar är även den, som vid felets begående var fordonets ägare, eller i hans ställe den, till vilken besittningen av fordonet enligt anmälan till ett register över fordon varaktigt överlåtits, ansvarig för betalningen, om ägaren eller innehavaren inte gör sannolikt, att fordonet vid sagda tidpunkt olovligen nyttjades av föraren, eller påvisar, att han av annat skäl inte är skyldig att svara för boten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

14.

Lag

om ändring av 2 § lagen om Fordonsförvaltningscentralen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 18 december 1995 om Fordonsförvaltningscentralen (1592/1995) 2 §, sådan den lyder i lag 1102/1998, som följer:

2 §

Uppgifter

Fordonsförvaltningscentralen har till uppgift att

1) driva datasystemet för vägtrafiken och sköta uppgifter i samband därmed,

2) svara för registreringen av fordon och sköta andra uppgifter i anslutning till registreringen,

3) svara för registreringen av körkort,

4) svara för tillsynen över bilskolorna och för verksamhet i anslutning till förarexamina,

5) sköta ärenden som gäller typgodkännande av fordon samt deras system, komponenter och separata tekniska enheter,

6) sköta uppgifter i anslutning till koncession för fordonsbesiktning,

7) sköta uppgifter i anslutning till tilläggsutbildning och prov för fordonsbesiktningspersonal,

8) sköta andra uppgifter i anslutning till fordonsbesiktning,

9) sköta uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller,

10) sköta tillstånds- och tillsynsuppgifter som hänför sig till handel med samt installa-

tion och reparation av komponenter och separata tekniska enheter samt cyklar,

11) sköta uppgifter i anslutning till transport av farliga ämnen,

12) sköta ärenden som gäller inteckning i bil,

13) avgöra sådana ärenden som gäller tillstånd, dispens och rättelseyrkande och som särskilt har ålagts centralen,

14) sköta vissa beskattningsärenden som gäller vägtrafiken,

15) främja forskning som syftar till en förbättring av trafiksäkerheten och en minskning av de miljöskador som vägtrafiken orsakar.

Fordonsförvaltningscentralen har till uppgift att också sköta övriga myndighetsuppgifter som hör till centralens verksamhetsområde och som genom bestämmelser särskilt ålagts centralen, samt utföra de uppdrag som kommunikationsministeriet anförtrot centralen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 17 september 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Kimmo Sasi*

2.

Lag**om ändring av vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981) 83, 83 a, 83 b och 84 §,
 av dessa lagrum 83 och 83 a § sådana de lyder i lag 989/1992, 83 b § sådan den lyder i lag 390/1998 och 84 § sådan den lyder i lagarna 1101/1998 och 1127/1999 samt
ändras 2 a §, rubriken för 6 kap., 85 §, 86 § 2 mom., 87 § 3 mom., 88 § 1 mom., 89 § 1 mom. samt 92, 96, 105, 107 och 108 §,
 av dessa lagrum 2 a § och 87 § 3 mom. sådana de lyder i nämnda lag 989/1992, 86 § 2 mom. och 105 § sådana de lyder i lag 1479/1991, 88 § 1 mom. och 89 § 1 mom. sådana de lyder i nämnda lag 390/1998, 92 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 989/1992 och 108 § sådan den lyder i nämnda lag 989/1992 och i lag 429/1996, som följer:

Gällande lydelse

2 a §

Definitioner på fordon och trafikförnödenheter

I vägtrafiklagstiftningen avses med

- 1) *fordon* en anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor,
- 2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängfordon,
- 3) *släpfordon* ett fordon som konstruerats för att dras av ett motordrivet fordon; släpfordon är släpvagnar och släpanordningar,
- 4) *utryckningsfordon* ett motorfordon som är särskilt utrustat med ljus- och ljudsignalanordningar; utryckningsfordon är räddnings-, polis-, militärpolis- och ambulansbilar, bilar som av gränsbevakningsväsendet eller tullen används i tjänsten samt polismotorcyklar,
- 5) *militärfordon* ett fordon som varaktigt innehas av försvarsmakten samt fordon som är avsedda för Förenta Nationernas fredsbe-

Föreslagen lydelse

2 a §

Definitioner på fordon

I vägtrafiklagstiftningen avses med

- 1) *fordon* en anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor,
- 2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är *bilar, motorcyklar och mopeder samt andra fordon i kategori L som inte hör till dessa kategorier liksom traktorer, motorredskap och terrängfordon*,
- 3) *släpfordon* ett fordon som *kopplas till ett annat fordon*; släpfordon är släpvagnar och släpanordningar,
- 4) *utryckningsfordon* ett *motordrivet fordon* som är utrustat med *särskilda* ljus- och ljudsignalanordningar; utryckningsfordon är räddnings-, polis-, militärpolis- och ambulansbilar *samt motsvarande andra fordon och fordon* som av gränsbevakningsväsendet eller tullverket används i tjänsten,
- 5) *militärfordon* ett fordon som innehas av försvarsmakten samt fordon som är avsedda för Förenta Nationernas fredsbeva-

bevarande verksamhet och som befinner sig i Finland, samt

6) trafikförödenhet ett fordonets konstruktionsdel och utrustning eller en vägtrafikants personliga skyddsutrustning.

rande verksamhet och som befinner sig i Finland.

6 kap.

6 kap.

Fordon. Trafikförnödenheter

Användning av fordon

83 §

83 §

Fordonets konstruktion, manöveranordningar och säkerhetsutrustning

Fordonets konstruktion, manöveranordningar och säkerhetsutrustning

Ett fordon som används i trafiken skall till sin konstruktion och utrustning, sitt skick och sina övriga egenskaper vara säkert och överensstämma med stadgandena och bestämmelserna om fordon. Fordonets konstruktion, utrustning och yttre form får inte orsaka fara för andra som rör sig på väg.

(upphävs)

Ett fordon skall vara lätt att manövrera i vanliga körsituationer. Manöveranordningarna skall vara konstruerade och placerade så att de under färd kan användas lätt och säkert. Manöveranordningar, mätare och kontrollampor får inte skilja sig så mycket från motsvarande system i fordon som hör till samma fordonsgrupp att därigenom kan uppkomma olägenhet eller fara.

För att tryggt kunna användas skall

1) motordrivna fordon ha en pålitlig och funktionssäker styrinrättning,

2) motordrivna fordon samt släpvagnar till bil eller trafiktraktor ha en pålitlig och effektiv färd broms, med undantag av lätt släpvagn till bil,

3) fordon ha däck och fälgar eller band som motsvarar den belastning de utsätts för,

4) fordon ha en ändamålsenlig och vid behov med särskilda anordningar dämpad fjädring, om motorfordonets största konstruktiva hastighet är högre än 60 km/h eller om ett släpfordons hastighet inte har begränsats till 60 km/h eller lägre,

5) motordrivna fordon ha ett brandsäkert bränslesystem,

6) fordon ha behövliga ljus och reflektorer samt en varningstriangel, om fordonets totala massa är större än 500 kg,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

7) motordrivna fordon ha en ljudsignalanordning,

8) motordrivna fordon i förarhytt och passagerarutrymme vara försedda med sådana konstruktioner och anordningar som vid sammanstötning skyddar förare och passagerare, så som tillräckligt stadigt fästa säten och dörrar, tillräcklig stoppning och tillräckligt avrundade hörn på ställen som förare eller passagerare kan stöta sig mot, i bilar säkerhetsbälten samt i framsätet på personbilar ett huvudnackstöd,

9) motordrivna fordon erbjuda föraren tillräcklig sikt framåt, åt sidorna och bakåt, vid behov med hjälp av backspeglar eller något annat motsvarande system, och

10) fordon vilkas förarhytt är slutna vara försedda med vindruta och behövliga anordningar för att säkerställa sikten genom vindrutan i alla väderleksförhållanden.

83 a §

Begränsning av menliga utsläpp och av energiförbrukningen

De gasformiga utsläpp från motorn och bränslesystemet, de partikelutsläpp, det buller och de radiostörningar som orsakas av användningen av ett fordon skall vara så ringa som möjligt.

Ett fordon får inte förbruka energi i onödan.

83 b §

Fordons övriga konstruktion och utrustning

Person- och paketbilar samt motorcyklar skall vara försedda med en anordning som förhindrar olovlig användning.

Motordrivna fordon med minst fyra hjul skall vara försedda med en backningsanordning.

Bilar, trafiktraktorer och motorcyklar skall vara försedda med en hastighetsmätare eller en färdskrivare.

Motordrivna fordon samt deras släpvagnar skall vara försedda med tillverkningsnummer. Bilar och deras släpvagnar skall dessutom vara försedda med tillverkarens skylt.

83 a §

Begränsning av menliga utsläpp och av energiförbrukningen

(upphävs)

83 b §

Fordons övriga konstruktion och utrustning

(upphävs)

84 §

Fordons godkännande för trafik och registrering

Användning i trafik av ett motordrivet fordon och av ett släpfordon som är lämpat att kopplas till det är förbjuden, om fordonet inte har besiktats och på behörigt sätt anmälts för registrering. Genom förordning kan bestämmas om undantag från besiktningsskyldigheten.

Importören och tillverkaren av ett fordon samt dess ägare och innehavare är skyldiga att till fordonsregistret anmäla registeruppgifterna samt ändringar i dessa enligt vad som bestäms genom förordning, om inte ändringen gäller ett avregistrerat fordon.

Om besiktning och registrering av fordon bestäms närmare genom förordning. Genom förordning bestäms också om registrering av fordon för export eller inteckning i bil, om användning i trafik av fordon med provnummerskyltar eller förflyttningstillstånd samt om användning i Finland av fordon som har registrerats någon annanstans.

85 §

Ansvar för fordons skick

Fordons ägare eller innehavare som i hans ställe anmälts till registret samt förare av fordon är ansvariga för att fordon som används i trafik är vederbörligen besiktat och registrerat samt även i övrigt trafikdugligt.

Framförs fordon av arbetstagare i ägarens eller innehavarens tjänst, skall arbetsgivaren se till att fordonet är trafikdugligt, då det överlämnas till arbetstagaren för framförande, samt att fordonet granskas och genomgår service tillräckligt ofta för att det skall vara i trafikdugligt skick. Föraren skall utan dröjsmål underrätta arbetsgivaren om bristfälligheter som han observerat i fordonets skick och som han ej kan reparera.

84 §

Fordons godkännande för trafik och registrering

(upphävs)

85 §

Ansvar för fordons skick

I fordonslagen (/20) bestäms om vem som har ansvaret för ett fordons skick.

86 §

Fordons användning

Genom förordning kan stadgas om begränsningar av onödig och störande körning i tätort och av onödig tomgångskörning med motorfordon.

Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om begränsningar av onödig och störande körning i tätort och av onödig tomgångskörning med motordrivna fordon.

87 §

Fordons mått och massa samt lastning av fordon

Genom förordning stadgas om fordonets största tillåtna mått och massa, motordrivna fordonets och släpfordons kopplingsmått och övriga villkor för koppling samt om lastning av fordon.

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om fordonets största tillåtna mått och massa, motordrivna fordonets och släpfordons kopplingsmått och övriga villkor för koppling samt om lastning av fordon. Fordonsförvaltningscentralen kan bevilja undantag från bestämmelserna om mått och massa för fordon som har registrerats eller tagits i bruk i någon annan än en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om giltighetstiden för ett dylikt undantag och vid behov om andra villkor, iakttagande av ömsesidighet vid beviljande av undantag samt om andra förutsättningar för beviljande av undantag.

88 §

Användning av bilbälte och annan säkerhetsanordning för bilsäte

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

- 1) i personbilar,
- 2) i bussar vilkas största vid registrering och användning tillåtna totalvikt är 3,5 ton och som inte har särskilt konstruerade platser för stående passagerare, med undantag för passagerare på baksätena,
- 3) i paketbilar som är konstruerade för en högsta hastighet som överstiger 25 km/h,

88 §

Användning av bilbälte och annan säkerhetsanordning för bilsäte

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

- 1) i personbilar,
- 2) i bussar vilkas största vid registrering och användning tillåtna totalvikt är 3,5 ton och som inte har särskilt konstruerade platser för stående passagerare, med undantag för passagerare på baksätena,
- 3) i paketbilar,

med undantag för passagerare på baksätena,

4) i trehjuliga motorfordon försedda med karosseri, och

5) i andra fyrhjuliga motorfordon försedda med karosseri än bilar.

4) i tre- och fyrhjulingar samt lätta fyrhjulingar försedda med karosseri.

89 §

Användning av skyddshjälm

Föraren och passagerare som fyllt 15 år skall under körning använda skyddshjälm av godkänd modell, om hinder inte finns till följd av sjukdom, skada eller andra särskilda skäl,

- 1) på motorcyklar,
- 2) i trehjuliga motorfordon,

- 3) i andra fyrhjuliga motorfordon än bilar,
- 4) på mopeder och
- 5) på snöskotrar.

89 §

Användning av skyddshjälm

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

- 1) på motorcyklar,
- 2) i tre- och fyrhjulingar samt lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri,
- 3) på mopeder,
- 4) på snöskotrar.

92 §

Tillämpning av stadgandena om fordon och trafikförnödenheter

Stadgandena i detta kapitel tillämpas på all fordonstrafik på väg och annorstädes samt på alla fordon och deras förnödenheter. Stadgandena tillämpas dock inte på fordon som används endast på sådan arbetsplats eller sådant fabriks-, hamn-, lager-, tävlings- eller annat motsvarande område som är avskilt från allmän trafik, såvida inte genom förordning annat stadgas. Dylikt fordon skall vara säkert och ändamålsenligt till sin konstruktion.

Stadgandena i detta kapitel om motordrivna fordon tillämpas även på släpfordon som kopplats till motordrivna fordon, såvida inte genom förordning annat stadgas.

Stadgandena i detta kapitel tillämpas på militärfordon och militäranordningar på det sätt som anges genom förordning.

92 §

Tillämpning av bestämmelserna om användning av fordon

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på all fordonstrafik på väg och annanstans samt på alla fordon och deras tillbehör. Bestämmelserna tillämpas dock inte på fordon som används uteslutande på en arbetsplats som avstängts från allmän trafik eller på ett fabriks-, hamn-, lager- eller tävlingsområde eller något annat motsvarande område, om inte något annat bestäms genom förordning. Sådana fordon skall ha en säker och ändamålsenlig konstruktion.

Bestämmelserna om motordrivna fordon i detta kapitel tillämpas också på släpfordon som kopplas till motordrivna fordon, om inte något annat bestäms genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

96 §

Förhindrande av fordons användning

Uppfyller inte fordons konstruktion, utrustning eller skick stadgade krav eller har fordonet inte vederbörligen besiktats eller registrerats, kan polisman förhindra fordons användning i trafik genom att avlägsna registerbeteckningarna och omhändertaga registerutdraget eller med andra erforderliga medel. Genom förordning stadgas på vilka villkor sådant fordon får föras till förvaring, reparation och besiktning.

Förorsakar bristfällighet i fordonet inte omedelbar fara för trafiksäkerheten, kan polisman utan att förhindra fordons användning utsätta en tid, inom vilken bristfälligheten skall avhjälpas. Polis mannen kan samtidigt bestämma att fordonet skall besiktas.

Är fordon lastat i strid med stadgandena, kan polisman bestämma att överlast skall lossas eller felaktig lastning rättas till eller vid behov förhindra fortsatt körning. Polisman kan även förhindra fortsatt körning med fordon, i vilket finns ett större antal personer än det tillåtna.

105 §

Parkeringsfel och onödig tomgångskörning

För överträdelse av förbud och begränsningar i fråga om stannande och parkering av fordon döms till straff endast om parkeringsfelet har medfört eller kunnat medföra allvarlig fara eller olägenhet. Annars påförs för felet parkeringsbot enligt vad som stadgas särskilt. Parkeringsbot påförs också för överträdelse av stadgandena och bestämmelserna om användning av parkeringsskivor som avses i 28 a §. Parkeringsbot kan också påföras överträdelse av stadgandena och bestämmelserna om onödig tomgångskörning som avses i 86 § 2 mom.

96 §

Förhindrande av fordons användning

I fordonslagen bestäms om förhindrande av fordons användning och om föreläggande om besiktning av fordon.

Är ett fordon lastat i strid med bestämmelserna, kan en polisman bestämma att överlast skall lossas eller felaktig lastning rättas till eller vid behov förhindra fortsatt körning. En polisman kan förhindra fortsatt körning med fordon, i vilket finns ett större antal personer än det tillåtna.

105 §

Parkeringsfel och onödig tomgångskörning

För överträdelse av förbud och begränsningar i fråga om stannande och parkering av fordon döms till straff endast om parkeringsfelet har medfört eller kunnat medföra allvarlig fara eller olägenhet. Annars påförs för felet parkeringsbot enligt vad som bestäms särskilt. Parkeringsbot påförs också för överträdelse av bestämmelserna om användning av parkeringsskivor som avses i 28 a §. Parkeringsbot kan också påföras för överträdelse av bestämmelserna om sådan onödig tomgångskörning som avses i 86 § 2 mom.

107 §

Internationell trafik

Om användning av fordon som registrats annorstädes än i Finland samt om utomlands utfärdat körkorts giltighet i Finland stadgas genom förordning.

108 §

Fullmaktsstadgande

Närmare stadganden om tillämpningen av denna lag utfärdas genom förordning. Genom förordning stadgas även om användningen av vinter- och dubbdäck samt om rätten att använda terrängfordon på väg. *Genom förordning kan stadgas om andra konstruktioner och annan utrustning som är nödvändig för att öka säkerheten än de som nämns i 83 §, samt om tillstånd till avvikelser. Genom förordning kan även stadgas om maximivärden för gasformiga utsläpp, partikelutsläpp, buller, radiostörningar och energiförbrukning.*

Trafikministeriet kan på framställning av försvarsministeriet i fråga om försvarsmaktens övningar på väg medge undantag från stadgandena i denna lag.

Vederbörande ministerium kan meddela föreskrifter om

- 1) *behövlig klassificering av fordon i oklara fall,*
- 2) *förarundervisningen och förarexamen,*
- 3) *internationella godkännanden som beviljas för fordons konstruktion, utrustning och delar,*
- 4) *belastningen och säkerhetsarrangemangen vid transport av skolelever och daghemsbarn då transporterarna får statsunderstöd eller understöd av kommunen,*
- 5) *konstruktionen och utrustningen i husbilar, bussar och museifordon,*
- 6) *specialtransportfordon och utförande av specialtransporter,*
- 7) *tryckluftsbromsar,*
- 8) *lastning av fordon och fastgörande av last,*

107 §

Internationell trafik

Bestämmelser om utomlands utfärdat körkorts giltighet i Finland utfärdas genom förordning av statsrådet.

108 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om tillämpningen av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning *av statsrådet utfärdas bestämmelser* om användningen av vinter- och dubbdäck samt om rätten att använda terrängfordon på väg.

Kommunikationsministeriet kan på framställning av försvarsministeriet i fråga om försvarsmaktens övningar på väg medge undantag från bestämmelserna i denna lag.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas vid behov bestämmelser om

- 1) *förarundervisningen och förarexamen,*
- 2) *närmare krav som skall ställas på fordonsförares hälsotillstånd,*
- 3) *belastningen och säkerhetsarrangemangen vid transport av skolelever och daghemsbarn, om transporterarna får statsunderstöd eller understöd av kommunen,*
- 4) *lastning av fordon och fastgörande av last.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

- 9) mätning av dubbkraften i dubbdäck,
10) ändring av fordons konstruktion,
11) mekaniska kopplingsanordningar i bilar och släpvagnar,
12) ömsesidigt godkännande av avgasin-
tyg som utfärdats av utländska myndighe-
ter, samt
13) närmare krav som skall ställas på for-
donsförarens hälsotillstånd.

Inrikesministeriet meddelar föreskrifter om konstruktion och utrustning i fråga om räddningsbilar, polisbilar och polismotorcyklar.

Jord- och skogsbruksministeriet meddelar föreskrifter om transport av djur i motordrivna fordon och släpfordon samt om karosserikonstruktion för fordon som är avsedda för detta ändamål.

Social- och hälsovårdsministeriet meddelar föreskrifter om ambulansbilar konstruktion och utrustning.

Försvarsministeriet bestämmer i oklara fall när ett militärfordon skall anses vara ett specialfordon, ett pansarfordon eller en specialsläpanordning och meddelar vid behov föreskrifter om detta. Försvarsministeriet meddelar även föreskrifter om militärtransporter med last- och paketbilar och kan vid behov meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av militärfordonsförordningen (560/92).

Genom förordning av jord- och skogsbruksministeriet utfärdas bestämmelser om transport av djur i motordrivna fordon och släpfordon.

Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om militärtransporter med last- och paketbilar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Andra bestämmelser som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen än i 101 § fordonslagen (/20) avsedda bestämmelser förblir i kraft tills något annat bestäms.

3.

Lag**om ändring av 5 och 6 § lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) 5 och 6 §, av dessa lagrum 6 § sådan den lyder i lag 759/2000, som följer:

Gällande lydelse

5 §

Trafiktillstånd

Persontransport på väg med motorfordon mot ersättning är förbjuden utan trafiktillstånd, med undantag av transporter som nämns i 6 §.

Som transport mot ersättning anses dock inte transport av en eller flera passagerare med personbil enligt alterneringsprincipen.

Om personer transporteras mot ersättning med ett hyrt motorfordon vars förare är uthyraren eller någon som är anställd hos uthyraren eller som han har anvisat, förmedlat eller på något därmed jämförbart sätt ordnat för uppdraget anses uthyraren som trafikidkare i stället för den som hyr fordonet.

Tillstånd krävs för persontransport på väg med motorfordon mot ersättning även när överenskommelse om utförandet av den har ingåtts i syfte att kringgå denna lag eller stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av lagen eller förhållandena visar att detta har varit avsikten.

6 §

Trafik som får idkas utan trafiktillstånd

Utan trafiktillstånd får

1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, en samkommun eller ett sjukhus,

2) persontransporter som hör till den kommunala social- och hälsovårdsservicen

Föreslagen lydelse

5 §

Trafiktillstånd

Persontransport på väg med *bil* mot ersättning är förbjuden utan trafiktillstånd, med undantag av transporter som nämns i 6 §.

Som transport mot ersättning anses dock inte transport av en eller flera passagerare med personbil enligt alterneringsprincipen.

Om personer transporteras mot ersättning med *en hyrd bil* vars förare är uthyraren eller någon som är anställd hos uthyraren eller som han har anvisat, förmedlat eller på något därmed jämförbart sätt ordnat för uppdraget anses uthyraren som trafikidkare i stället för den som hyr *bilen*.

Tillstånd krävs för persontransport på väg med *bil* mot ersättning även när överenskommelse om utförandet av den har ingåtts i syfte att kringgå denna lag eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av lagen eller om förhållandena visar att detta har varit avsikten.

6 §

Trafik som får idkas utan trafiktillstånd

Utan trafiktillstånd får

1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, en samkommun eller ett sjukhus,

2) persontransporter som hör till den kommunala social- och hälsovårdsservicen

Gällande lydelse

utföras:

a) med en personbil som innehas av en kommun eller en samkommun mot att en fastslagen klientavgift uppbärs hos dem som får transporttjänster, eller

b) med en personbil som innehas av en anställd hos en kommun eller en samkommun, om transporten väsentligt anknyter till den anställdes arbetsuppgifter och körersättningen uppgår till ett belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtal,

3) en vårdnadshavare transportera den som han eller hon har vårdnaden om till skolan, arbetet, en vårdanstalt eller motsvarande och tillbaka, om körersättningen uppgår till högst det belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtal,

4) en koncerns persontransporter utföras med motorfordon som den innehar.

Föreslagen lydelse

utföras:

a) med en personbil som innehas av en kommun eller en samkommun mot att en fastslagen klientavgift uppbärs hos dem som får transporttjänster, eller

b) med en personbil som innehas av en anställd hos en kommun eller en samkommun, om transporten väsentligt anknyter till den anställdes arbetsuppgifter och körersättningen uppgår till ett belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtal,

3) en vårdnadshavare transportera den som han eller hon har vårdnaden om till skolan, arbetet, en vårdanstalt eller motsvarande och tillbaka, om körersättningen uppgår till högst det belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtal,

4) en koncerns persontransporter utföras med *personbil eller buss* som den innehar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag**om ändring av 2 § lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig godstrafik på väg (342/1991) 2 §, sådan den lyder i lag 1350/2001, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *tillståndspliktig godstrafik* sådan transport av gods på väg som kräver trafiktillstånd enligt 3 §,

2) *fordon* motorfordon och trafiktraktor,

3) *transporttillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil el-

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *tillståndspliktig godstrafik* sådan transport av gods på väg som kräver trafiktillstånd enligt 3 §,

2) *fordon bil* och trafiktraktor,

3) *transporttillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil el-

ler tung släpvagn får användas i Finland eller en i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn utomlands,

4) *gemenskapstillstånd* ett tillstånd som avses i rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier,

5) *kopia av gemenskapstillstånd* en kopia som utfärdats och styrkts av tillståndsmyndigheten.

ler tung släpvagn får användas i Finland eller i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn utomlands,

4) *gemenskapstillstånd* ett tillstånd som avses i rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier,

5) *kopia av gemenskapstillstånd* en kopia som utfärdats och bestyrkts av tillståndsmyndigheten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om koncession för fordonsbesiktning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 23 december 1998 om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998) 2, 3, 7, 14 § och 29 § 5 mom. samt
fogas till lagen nya 21 a och 24 a § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Koncessionsplikt

Fordonsbesiktningar får utföras endast av den som har beviljats koncession enligt denna lag.

För *typbesiktningar* och EG-typgodkännanden av fordon kan koncession inte beviljas.

Genom förordning kan bestämmas att smärre delar av besiktningssuppgifterna kan utföras även av någon annan än den som har beviljats koncession.

Föreslagen lydelse

2 §

Koncessionsplikt

Fordonsbesiktningar får utföras endast av den som har beviljats koncession enligt denna lag.

För *typgodkännanden* av fordon kan koncession inte beviljas.

Genom förordning av statsrådet kan bestämmas att smärre delar av besiktningssuppgifterna kan utföras även av någon annan än den som har beviljats koncession.
Bestämmelser om villkor som skall uppställas för dem som utför uppgifterna, tillsynen

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

över verksamheten samt intyg som utfärdas över utförda uppgifter och deras giltighet utfärdas också genom förordning av statsrådet. Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka militärfordon som skall besiktigas vid ett i denna lag avsett besiktningställe och vilka militärfordon som försvarsmakten besiktigar själv. Bestämmelser om besiktningssamheten hos försvarsmakten utfärdas genom förordning av försvarsministeriet.

3 §

3 §

Förutsättningar för beviljande av koncession

Förutsättningar för beviljande av koncession

Koncession skall beviljas en sökande som är tillförlitlig, sakkunnig, solvent och oberoende. Sökanden skall även kunna säkerställa att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och att kunderna bemöts lika samt sörja för behövlig datasekretess.

Koncession skall beviljas sökande som är pålitlig, kompetent, solvent och obunden. Sökande skall också kunna säkra en tillräcklig kvalitet på verksamheten och garantera kunderna en jämbördig behandling samt säkra ett behörigt dataskydd.

Koncession beviljas inte om det av ansökan eller *annars av* omständigheterna framgår att arrangemang i samband med ansökan har vidtagits i syfte att kringgå bestämmelserna om förutsättningarna för koncession.

Koncession beviljas inte om det från ansökan eller *omständigheter* framgår att arrangemang som hänför sig till ansökan är gjorda för att kringgå de krav som är förutsättning för koncession.

Koncession beviljas inte ett ämbetsverk, en inrättning eller en läroanstalt, vars huvudman är staten, en kommun eller en samkommun.

Koncession beviljas inte ämbetsverk, institution eller läroanstalt som *uppehålls av* stat, kommun eller samkommun.

Den som söker koncession skall vara medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en sammanslutning som har sin hemort, centralförvaltning eller sitt huvudsakliga driftställe inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Sökande av koncession skall vara en i Finland registrerad juridisk person.

7 §

7 §

Koncessionens omfattning

Koncessionens omfattning

Koncession beviljas på ansökan med begränsning enligt besiktningsslag som följer:
1) årsbesiktningar, eller

Koncession beviljas på ansökan med begränsning enligt besiktningsslag som följer:
1) *periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar*, eller

2) alla besiktningsslag, *med undantag för typbesiktningar och EG-typgodkännanden.*

2) alla besiktningsslag.

14 §

Jäv

På personer som utför besiktningar tillämpas i uppgifter som kräver koncession vad som i 10 och 11 § lagen om förvaltningsförfarande (598/1982) bestäms om jäv för tjänstemän.

14 §

God förvaltningssed

När koncessionshavaren utför i 7 § avsedda uppgifter och innehavaren av utbildningsrätt i 18 och 19 § avsedda uppgifter skall de iaktta vad som bestäms i lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966) och lagen om översändande av handlingar (74/1954).

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. tillämpas 10 § 1 mom. 4 punkten lagen om förvaltningsförfarande inte inom utbildningsverksamhet på en person som är anställd hos en innehavare av utbildningsrätt.

21 a §

Tillsyn vid teknisk vägkontroll

Fordonsförvaltningscentralen kan delta i sådan teknisk vägkontroll som avses i fordonslagen (/20), om avsikten med deltagandet är att utöver kontrollen enligt 70 § i nämnda lag övervaka besiktningstilläns besiktningssuppgifter. Fordonsförvaltningscentralens tjänsteman fungerar vid kontrollen som teknisk sakkunnig i stället för den person som har rätt att utföra besiktningen. Fordonsförvaltningscentralens tjänsteman har vid kontrollen samma befogenheter som den som har rätt att utföra besiktningar har enligt 71 § fordonslagen.

Den tjänsteman vid Fordonsförvaltningscentralen som deltar som sakkunnig vid teknisk vägkontroll skall ha ett av verket utfärdat intyg över rätten att delta i tekniska vägkontroller. Intyget skall på begäran visas upp för föraren till det fordon som kontrolleras.

24 a §

Avgift för besiktningssverksamheten

Hos koncessionshavare tar Fordonsförvaltningscentralen ut en fast avgift för besiktningssverksamheten för varje utförd be-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

siktning av ett fordon. De avgifter som tas ut skall sammanlagt motsvara de totalkostnader som Fordonsförvaltningen har till följd av följander:

1) utvecklande av besiktningsverksamheten och stödfunktioner,

2) övervakning av besiktningsverksamheten,

3) förande av ett register över fordon för koncessionshavarnas besiktningsuppgifter,

4) uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller,

5) kostnaderna för de kontrollbesiktningar som det bestämts att Fordonsförvaltningscentralen skall ersätta.

Närmare bestämmelser om storleken på avgiften för besiktningsverksamheten utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. I övrigt iakttas vad som bestäms i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

29 §

Övergångsbestämmelser

5. En koncession som har beviljats ett sådant ämbetsverk, en sådan inrättning eller läroanstalt som avses i 3 § 3 mom. kan förnyas utan hinder av vad som bestäms i nämnda moment.

5. Koncession som har beviljats ämbetsverk, institution eller läroanstalt som avses i 3 § 3 mom., kan förnyas utan hinder av vad som avses i nämnda 3 mom. och i samma paragrafs 4 mom.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

6.

Lag**om ändring av strafflagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen av den 19 december 1889 (39/1889) 2 a kap. 9 § 2 mom. samt 23 kap. 1 § 1 mom. och 12 §, sådana de lyder 2 a § kap. 9 § 2 mom. i lag 550/1999 samt 23 kap. 1 § 1 mom. och 12 § i lag 545/1999, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a kap.

Om böter, förvandlingsstraff och ordningsbot

9 §

Ordningsbotsförelser

Ordningsbot kan bestämmas som påföljd för ringa brott mot vägtrafiklagen (267/1981) eller sådana bestämmelser som utfärdats med stöd av den och som gäller

- 1) gående
- 2) förare av motorlösa fordon
- 3) motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning, skick eller handlingar som skall medföras vid körning av motordrivna fordon, störande och onödig körning av motordrivna fordon, persontransport, användning av förarens eller passagerarens personliga skyddsutrustning, övriga trafikregler som gäller för föraren eller påbud, förbud eller begränsningar som anges med trafikanordning,
- 4) överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med ett motordrivet fordon, eller
- 5) besiktning och anmälan för registrering av fordon.

Ordningsbot kan bestämmas som påföljd för ringa brott mot vägtrafiklagen (267/1981) *eller fordonslagen (/20)* eller sådana bestämmelser som utfärdats med stöd av *dessa* och som gäller

- 1) gående
- 2) förare av motorlösa fordon
- 3) motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning, skick eller handlingar som skall medföras vid körning av motordrivna fordon, störande och onödig körning av motordrivna fordon, persontransport, användning av förarens eller passagerarens personliga skyddsutrustning, övriga trafikregler som gäller för föraren eller påbud, förbud eller begränsningar som anges med trafikanordning,
- 4) överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med ett motordrivet fordon, eller
- 5) besiktning och anmälan för registrering av fordon.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

23 kap.

23 kap.

Om trafikbrott**Om trafikbrott**

1 §

1 §

*Äventyrande av trafiksäkerheten**Äventyrande av trafiksäkerheten*

En vägtrafikanter som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen (267/1981) eller med stöd av den utfärdade bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall för *äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

En vägtrafikanter som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen (267/1981) *eller fordonslagen (/20)* eller med stöd av den utfärdade bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall för *äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

12 §

12 §

*Definitioner**Definitioner*

I detta kapitel avses med

I detta kapitel avses med

1) *vägtrafikanter* var och en som befinner sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i en spårvagn,

1) *vägtrafikanter* var och en som befinner sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i en spårvagn,

2) *rusmedel* även läkemedel som sätter ner prestationsförmågan,

2) *rusmedel* även läkemedel som sätter ner prestationsförmågan,

3) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängfordon,

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

4) *fartyg* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,

4) *fartyg* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,

5) *tåg* ett lokomotiv eller en helhet som bildas av lokomotiv och vagnar samt annat spårvägsfordon som drivs med maskinkraft, med undantag för spårvagn, samt med

5) *tåg* ett lokomotiv eller en helhet som bildas av lokomotiv och vagnar samt annat spårvägsfordon som drivs med maskinkraft, med undantag för spårvagn,

6) *uppgifter som väsentligt påverkar tåg-säkerheten* en sådan uppgift i vilken ett felaktigt förfarande eller en försummelse kan äventyra säkerheten i tågtrafiken, inklusive organisatoriskt arbete och växlingsarbete som innebär att vagnar flyttas på en bangård eller på industrispår.

6) *uppgifter som väsentligt påverkar tåg-säkerheten* en sådan uppgift i vilken ett felaktigt förfarande eller en försummelse kan äventyra säkerheten i tågtrafiken, inklusive organisatoriskt arbete och växlingsarbete som innebär att vagnar flyttas på en bangård eller på industrispår.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag**om ändring av lagen om skatt på motorfordon**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 30 december 1966 om skatt på motorfordon (722/1966) 2 § samt 27 § 1 och 2 mom., sådana de lyder, 2 § i lag 872/1982 samt 27 § 1 mom. i lag 522/1994 och 2 mom. i lag 1161/1998, samt
fogas till lagen en ny 27 a § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Med motorfordon avses i denna lag sådana motordrivna fordon som avses i de författningar som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen (267/81).

27 §

Har skatt eller till betalning förfallen del av egentlig fordonsskatt inte betalats, skall motorfordonets begagnande förhindras. Begagnande förhindras även i sådana fall då fordonets ägare eller innehavare är någon annan än den som ägde fordonet när den debiterade skatten lämnades obetald.

Fordonsförvaltningscentralen kan av synnerligen vägande skäl helt och hållet eller för en bestämd tid återkalla det förhindrande av begagnande av ett fordon som verkställts med stöd av 1 mom. eller bestämma att 1 mom. inte skall tillämpas på fordonet. Begagnande av fordonet kan tillåtas endast om det kan anses att fordonets ägare eller innehavare inte har känt till och inte heller har kunnat känna till att skatt inte har betalats för fordonet och det med beaktande av omständigheterna kan anses vara oskäligt att förhindra begagnande av fordonet. Om datasystemet för vägtrafiken har innehållit sådana uppgifter om försummad skattebetalning som fordonets köpare haft tillgång till, tillåts inte att fordonet begagnas.

Förslagen lydelse

2 §

Med motorfordon avses i denna lag sådana motordrivna fordon som avses i *fordonslagen* (/20) och med stöd av *den utfärdade bestämmelser*.

27 §

Har skatt eller till betalning förfallen del av egentlig fordonsskatt inte betalats, *får fordonet inte användas i trafik (användningsförbud)*. *Fordonet får inte användas i trafik, trots att fordonets ägare eller innehavare är någon annan än den som ägde fordonet när den debiterade skatten lämnades obetald.*

Fordonsförvaltningscentralen kan av synnerligen vägande skäl helt och hållet eller för en bestämd tid återkalla det *användningsförbud som avses i 1 mom.* eller bestämma att 1 mom. inte skall tillämpas på fordonet. *Användning* av fordonet kan tillåtas endast om *domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldreglering för den som inte betalat avgiften eller* om det kan anses att fordonets ägare eller innehavare inte har känt till och inte heller har kunnat känna till att skatt inte har betalats för fordonet och det med beaktande av omständigheterna kan anses vara oskäligt att förhindra begagnande av fordonet. Om *ett register över fordon* har innehållit sådana uppgifter om försummad skattebetalning som fordonets köpare haft tillgång till, tillåts inte att fordonet begagnas.

27 a §

Om ett fordon på det sätt som avses i 27 § 1 mom. är belagt med användningsförbud skall en polisman, tullman eller gränsbevakningsman förhindra att fordonet används i trafik genom att omhänderta intyg över registrering och avlägsna registreringsskyltar eller med andra behövliga metoder. Med skriftligt tillstånd av en polisman, tullman eller gränsbevakningsman får dock fordonet föras till anvisad plats för förvaring. Intyget över registrering och registreringsskyltarna skall ges tillbaka när de till betalning förfallna skatter som avses i 27 § 1 mom. har betalats.

Besiktningsförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att fordonet inte har belagts med användningsförbud på grund av försummelse av skatt som avses i 27 § 1 mom. I samband med besiktning och trafikövervakning anses ett fordon vara belagt med användningsförbud när det finns en anteckning om försummad skatt i ett register över fordon, om det inte lämnas tillförlitlig utredning över att av skatten har betalats.

Som en utredning enligt 2 mom. kan betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dator och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag**om ändring av lagen om fordonsskatt**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 20 december 1996 om fordonsskatt (1111/1996) 2 § 2 mom., 4 § 1 mom.
och 11 § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Skattepliktiga fordon

På klassificering av fordon och största
tillåtna totalmassa tillämpas de grunder som
fastställts med stöd av vägtrafiklagen
(276/81).

På klassificering av fordon och största
tillåtna totalmassa tillämpas de grunder som
fastställts i *fordonslagen* (/20) eller
med stöd av *den*.

4 §

4 §

*Tillämpning av lagen om skatt på motorfor-
don**Tillämpning av lagen om skatt på motorfor-
don*

På uppbörden av fordonsskatt enligt den-
na lag tillämpas vad som stadgas om debite-
ring och uppbörd av egentlig fordonsskatt i
lagen om skatt på motorfordon (722/66),
om inte något annat stadgas i denna lag el-
ler i förordning som utfärdats med stöd av
den. Lagen om skatt på motorfordon och
författningar som utfärdats med stöd av den
tillämpas också på ändringssökande, in-
drivning av skatt och hindrande av använd-
ning av fordon på grund av att skatten för-
summats, befrielse från skatt samt i tillämp-
liga delar också i övrigt på förfarandet en-
ligt fordonsbeskattningen, om inte något
annat stadgas i denna lag eller med stöd av
den.

På uppbörden av fordonsskatt enligt den-
na lag tillämpas vad som bestäms om debi-
tering och uppbörd av egentlig fordonsskatt
i *lagen om skatt på motorfordon*
(722/1966), om inte något annat *bestäms* i
denna lag eller i *sådan* förordning av *stats-
rådet* som utfärdats med stöd av den. Lagen
om skatt på motorfordon och författningar
som utfärdats med stöd av den tillämpas
också på ändringssökande, indrivning av
skatt, *användnings förbud* av fordon och
hindrande av användning av fordon på
grund av att skatten försummats, *upphä-
vande av användningsförbudet*, befrielse
från skatt samt i tillämpliga delar också i
övrigt på förfarandet enligt fordonsbeskatt-
ningen, om inte något annat *bestäms* i den-
na lag eller med stöd av den.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Godkännande av fordon vid besiktning

Om fordonsskatten är obetald, godkänns fordonet inte vid årsbesiktningen. Den som utför besiktningen bestämmer att fordonet på grund av att skatten är obetald skall genomgå efterbesiktning inom den tid som i vägtrafiklagstiftningen stadgas för efterbesiktning. Om skatten inte heller då är betald, beläggs fordonet med körförbud enligt det förfarande som stadgats med stöd av vägtrafiklagen.

11 §

Godkännande av fordon vid besiktning

Besiktningsförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse av fordonsskatt. I samband med besiktning och trafikövervakning anses ett fordon vara belagt med användningsförbud när det finns en anteckning om försummad skatt i ett register över fordon, om det inte lämnas tillförlitlig utredning över att skatten har betalats.

Som utredning enligt 1 mom. kan betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dator och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 1 § 2 mom., 52 § 1 mom. och 63 § 2 mom., av dessa lagrum 52 § 1 mom. och 63 § 2 mom. sådana de lyder i nämnda lag 413/1997, och
fogas till lagen en ny 79 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Beträffande frågan om vilket slags motor-

Beträffande frågan om vilket slags motor-

fordon som skall anses vara en sådan bil eller motorcykel eller ett sådant annat fordon i kategori L som avses i 1 mom. och till vilken kategori av motorfordon ett fordon skall hänföras tillämpas de grunder om vilka stadgas med stöd av vägtrafiklagen (267/81).

52 §

Har användningen av ett fordon hindrats med stöd av denna lag, kan den distrikts-tullkammare som påfört skatten eller fordonsförvaltningscentralen, på ansökan och på de villkor som den bestämmer, av särskilda skäl för en bestämd tid eller helt återkalla sitt beslut om hindrande av att fordonet används. Ansökan kan göras av den som äger eller innehar fordonet.

drivet fordon som skall anses vara en sådan bil eller motorcykel eller ett sådant annat fordon i kategori L som avses i 1 mom. och till vilken kategori av motordrivna fordon ett fordon skall hänföras tillämpas de grunder om vilka bestäms i fordonslagen (/20) eller med stöd av den.

52 §

Har användningen av ett fordon förbjudits med stöd av denna lag, kan det tulldistrikt som påfört skatten eller Fordonsförvaltningscentralen, på ansökan och på de villkor som distriktet eller centralen bestämmer, av särskilda skäl för en bestämd tid eller helt och hållet återkalla användningsförbudet. Ansökan kan göras av fordonets ägare eller innehavare.

63 §

Har skatten inte betalats på förfallodagen, kan användningen av fordonet hindras. Användningen av fordonet kan hindras även i sådana fall då fordonet övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Skattemyndigheten kan begära handräckning av polisen för hindrande av att fordonet används. Användningen av fordonet skall tillåtas om den skattskyldige eller någon annan än den skattskyldige betalt skatten. Användningen kan hindras trots att skatten på grund av att stadgade tidsfrister löpt ut inte längre kan indrivnas.

Om skatten inte har betalats på förfallodagen, får fordonet inte användas i trafik (användningsförbud). Ett fordon får inte heller användas i trafik i sådana fall då fordonet övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Skattemyndigheten kan begära handräckning av polisen för hindrande av att fordonet används. Användningen av fordonet skall tillåtas när den skattskyldige eller någon annan än den skattskyldige betalt skatten. Användningen är förbjuden trots att skatten på grund av att föreskrivna tidsfrister löpt ut inte längre kan indrivnas.

79 a §

Besiktningsförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse av bils katt. Ett fordon anses vara belagt med användningsförbud när det finns en anteckning om försummad skatt i ett register över fordon, om det inte lämnas en tillförlitlig utredning över betalningen av skatten eller visas upp ett sådant beslut som tillåter att fordonet används och som den myndighet som påfört skatten fattat med

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

stöd av 52 § 1 mom.

Som utredning enligt 1 mom. kan betraktas ett verifikat över betald skatt som en penninginrättning utgivit. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dator och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av 13 och 116 § lagen om miljöskyddslag

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 4 februari 2000 om miljöskydd (86/2000) 13 § rubriken och 1 mom. 1 punkten samt 116 § 4 mom., som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

13 §

Motorfordon, arbetsmaskiner och anordningar

Motordrivna fordon, motorredskap och anordningar

Statsrådet kan genom förordning utfärda bestämmelser om

1) begränsning av tomgångskörning med motorfordon annanstans än på vägar som avses i vägtrafiklagstiftningen,

Statsrådet kan genom förordning utfärda bestämmelser om:

1) begränsning av tomgångskörning med *motordrivet fordon* annanstans än på vägar som avses i vägtrafiklagstiftningen,

116 §

Straffbestämmelser

För överträdelse av förbud mot tomgångskörning med motorfordon kan parker-

För överträdelse av förbud mot tomgångskörning med *motordrivet fordon* kan

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

ingsbot föreläggas enligt vad som bestäms i lagen om parkeringsbot (248/1970).

parkeringsbot föreläggas enligt vad som bestäms i lagen om parkeringsbot (248/1970).

Denna lag träder i kraft den 20 .

11.

Lag

om ändring av lagen om bränsleavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 13 april 1993 om bränsleavgift (337/1993) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 234/1998, och
fogas till 13 §, sådan sen lyder delvis ändrad i lag 234/1998, nya 3 och 4 mom. och till lagen en ny 13 a § som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller ett annat land eller som oregistrerade används i Finland. På klassificeringen av fordon tillämpas vad som bestäms därom med stöd av vägtrafiklagen (267/1981).

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller något annat land eller som oregistrerade används i Finland. På klassificeringen av fordon tillämpas vad som bestäms i *fordonslagen* (/20) eller med stöd den.

13 §

Betalningstid

Om bränsleavgiften inte har betalats inom den tid som anges i 1 mom., får fordonet inte användas i trafik (användningsförbud). Ett fordon får inte heller användas i trafik i sådana fall då fordonet övergått till en annan ägare eller innehavare än den betalningsskyldige. Den myndigheten som påfört bränsleavgiften kan begära handräckning av polisen för hindrande av att fordonet används. Användningen av fordonet skall tillåtas när den betalningsskyldige eller nå-

gon annan än den betalningsskyldige betalt skatten.

Har användningen av fordonet förbjudits med stöd av denna lag, kan den myndighet som påfört bränsleavgiften, på ansökan och på de villkor den bestämmer, av särskilda skäl återkalla användningsförbudet för en viss tid eller helt och hållet. Ansökan kan göras av fordonets ägare eller innehavare. Över ett beslut som den myndighet som påfört bränsleavgift fattat med stöd av denna paragraf får ändring inte sökas genom be-
svär.

13 a §

Godkännande av fordon vid besiktningen

Besiktningsförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att fordonet inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse av bränsleavgift. Ett fordon anses vara belagt med användningsförbud när det finns en anteckning om försummad bränsleavgift i ett register över fordon, om det inte lämnas en tillförlitlig utredning över betalningen av skatten eller visas upp ett sådant beslut som tillåter att fordonet används och som den myndighet som påfört bränsleavgiften fattat med stöd av 13 § 4 mom.

Som utredning enligt 1 mom. kan betraktas ett verifikat över betald bränsleavgift som en penninginrättning utgivit. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dator och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Denna lag träder i kraft den 20 .

12.**Lag****om ändring av trafikförsäkringslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till trafikförsäkringslagen av den 26 juni 1959 (279/1959) en ny 15 b § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

15 b §

Besiktningsförrättaren är före utförandet av en periodisk besiktning skyldig att kontrollera att en till betalning förfallen försäkringspremie för en giltig trafikförsäkring har betalats.

I samband med besiktning anses en försäkringspremie vara betald om det inte finns någon anteckning om försummad betalning i ett register över fordon. Försäkringspremien anses också vara betald om det företes ett av en försäkringsanstalt eller en penninginrättning givet verifikat eller annan tillförlitlig utredning över att premien betalats.

Denna lag träder i kraft den 20 .

13.**Lag****om ändring av 1 och 8 § lagen om parkeringsbot**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 3 april 1970 om parkeringsbot (248/1970) 1 § 1 mom. och 8 §, av dessa lagrum 1 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1481/1991, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Parkeringsbot för överträdelse av förbud och begränsningar som gäller och parkering av fordon samt av stadganden och bestäm-

1 §

Parkeringsbot för överträdelse av förbud och begränsningar som gäller *stannande* och parkering av fordon samt av bestäm-

Gällande lydelse

melser om användning av parkeringsskiva (*parkeringsfel*) föreläggs av polisen enligt denna lag. Parkeringsbot föreläggs också för överträdelse av de förbud och begränsningar som gäller onödig tomgångskörning med motorfordon och som utfärdats med stöd av luftvårdslagen (67/82) eller vägtrafiklagen (267/81).

8 §

Parkeringsbot skall erläggas av den förare som begått felet. I fråga om motorfordon, med undantag för motorvelociped, är även den, som vid felets begående var fordonets ägare, eller i hans ställe den, till vilken besittningen av fordonet enligt anmälan till motorfordonsregistret varaktigt överlåtits, ansvarig för betalningen, om ägaren eller innehavaren icke gör sannolikt, att fordonet vid sagda tidpunkt olovligen nyttjades av föraren, eller påvisar, att han av annat skäl icke är skyldig att svara för boten.

Föreslagen lydelse

melser om användning av parkeringsskiva (*parkeringsfel*) föreläggs av polisen enligt denna lag. Parkeringsbot föreläggs också för överträdelse av de förbud och begränsningar som gäller onödig tomgångskörning med *motordrivet fordon* och som utfärdats med stöd *om miljöskydd (86/2000)* eller vägtrafiklagen (267/1981).

8 §

Parkeringsbot skall *betalas* av den förare som begått felet. I fråga om *bilar och motorcyklar* är även den, som vid felets begående var fordonets ägare, eller i hans ställe den, till vilken besittningen av fordonet enligt anmälan till *ett register över fordon* varaktigt överlåtits, ansvarig för betalningen, om ägaren eller innehavaren *inte* gör sannolikt, att fordonet vid sagda tidpunkt olovligen nyttjades av föraren, eller påvisar, att han av annat skäl *inte* är skyldig att svara för boten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

14.

Lag**om ändring av 2 § lagen om Fordonsförvaltningscentralen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 18 december 1995 om Fordonsförvaltningscentralen (1592/1995) 2 §, sådan den lyder i lag 1102/1998, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Uppgifter

Fordonsförvaltningscentralen har till uppgift att

- 1) upprätthålla datasystemet för vägtrafiken och sköta uppgifter i samband därmed,
- 2) svara för registreringen av fordon och

Föreslagen lydelse

2 §

Uppgifter

Fordonsförvaltningscentralen har till uppgift att

- 1) *driva* datasystemet för vägtrafiken och sköta uppgifter i samband därmed,
- 2) svara för registreringen av fordon och

sköta andra uppgifter i anslutning till registreringen,

3) svara för registreringen av körkort,
4) svara för tillsynen över bilskolorna och för verksamhet i anslutning till förarexamina,

5) sköta *typbesiktningen* av fordon samt ärenden som gäller EG-typgodkännande,

6) sköta uppgifter i anslutning till koncession för fordonsbesiktning,

7) sköta uppgifter i anslutning till tilläggsutbildning och prov för fordonsbesiktningspersonal,

8) sköta andra uppgifter i anslutning till fordonsbesiktning,

9) sköta tillstånds- och tillsynsuppgifter som hänför sig till handeln med trafikförnödenheter samt till monterings- och reparationsverksamhet,

10) sköta uppgifter i anslutning till transport av farliga ämnen,

11) sköta ärenden som gäller inteckning i bil,

12) avgöra sådana ärenden som gäller tillstånd, dispens och rättelseyrkande och som särskilt har ålagts centralen,

13) sköta vissa beskattningsärenden som gäller vägtrafiken, *samt*

14) främja forskning som syftar till en förbättring av trafiksäkerheten och en minskning av de miljöskador som vägtrafiken orsakar.

Fordonsförvaltningscentralen har till uppgift att också sköta övriga myndighetsuppgifter som hör till centralens verksamhetsområde och som genom bestämmelser särskilt ålagts centralen, samt utföra de uppdrag som vederbörande ministerium anförtrot centralen.

sköta andra uppgifter i anslutning till registreringen,

3) svara för registreringen av körkort,
4) svara för tillsynen över bilskolorna och för verksamhet i anslutning till förarexamina,

5) sköta ärenden som gäller *typgodkännande* av fordon samt *deras system, komponenter och separata tekniska enheter*,

6) sköta uppgifter i anslutning till koncession för fordonsbesiktning,

7) sköta uppgifter i anslutning till tilläggsutbildning och prov för fordonsbesiktningspersonal,

8) sköta andra uppgifter i anslutning till fordonsbesiktning,

9) sköta *uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller*,

10) sköta tillstånds- och tillsynsuppgifter som hänför sig till handel med samt installation och reparation *av komponenter och separata tekniska enheter samt cyklar*,

11) sköta uppgifter i anslutning till transport av farliga ämnen,

12) sköta ärenden som gäller inteckning i bil,

13) avgöra sådana ärenden som gäller tillstånd, dispens och rättelseyrkande och som särskilt har ålagts centralen,

14) sköta vissa beskattningsärenden som gäller vägtrafiken,

15) främja forskning som syftar till en förbättring av trafiksäkerheten och en minskning av de miljöskador som vägtrafiken orsakar.

Fordonsförvaltningscentralen har till uppgift att också sköta övriga myndighetsuppgifter som hör till centralens verksamhetsområde och som genom bestämmelser särskilt ålagts centralen, samt utföra de uppdrag som *kommunikationsministeriet* anförtrot centralen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.
