

## **VALTIONEUVOSTON ASETUS AJONEUVOJEN LIIKENNEKELPOISUUDEN VAL- VONNASTA**

### **1 Esityksen pääasiallinen sisältö**

Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta (1245/2002) esitetään kumottavaksi ja korvattavaksi uudella ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Määräaikaikatsastusvelvollisuudesta vapautettaisiin O<sub>2</sub>-luokan perävaunut sekä muut kuin luvanvaraisessa käytössä olevat ajoneuvot, joiden käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut 40 vuotta. Lisäksi asetukseen muutettaisiin 1.1.2019 voimaan tulleen Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) ja siihen liittyvien lakien johdosta Liikenteen turvallisuusvirastoa koskeneet säännökset Liikenne- ja viestintävirastoa koskeviksi säännöksiksi sekä ajoneuvoliikennerekisteriä koskevat säännökset liikenneasioiden rekisteriä koskeviksi säännöksiksi.

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 20 päivänä toukokuuta 2019.

### **2 Nykytila**

#### **2.1 Kansallinen lainsäädäntö**

Ajoneuvojen katsastuksesta säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002).

Ajoneuvolain 3 §:n 13 kohdan mukaan määräaikaikatsastuksella tarkoitetaan ajoneuvon käytön aikaista määräajoin suoritettavaksi säädettyä ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamista. Määräaikaikatsastuksessa pyritään varmistamaan, että ajoneuvo on edelleen liikennekelppoisessa kunnossa. Määräaikaikatsastuksessa suoritettavat tarkastukset on suunniteltu siten että niillä tarkastellaan ajoneuvon käytöstä ja ikääntymisestä johtuvan kulumisen vaikutuksia, sekä ajoneuvoon tehtyjen huoltojen ja korjausten laatua. Ajoneuvolain 51 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella säädetään katsastuksen määräajoista ja siitä, mitä moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja perävaunuja määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee.

Voimassa olevan liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta annetun asetuksen 3 §:n mukaan ajoneuvolain 51 §:ssä tarkoitettu määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee autoja (M- ja N-luokan ajoneuvot), kevyitä nelipyöriä (L6e-luokan ajoneuvot), raskaita nelipyöriä (L7e-luokan ajoneuvot), luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät T1b-, T2b- ja T3b-luokan traktoreita sekä muita auton perävaunuja kuin kevyitä perävaunuja (O<sub>2</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvot).

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetulla valtioneuvoston asetuksella (488/2017), joka tuli voimaan 20 päivänä toukokuuta 2018, harvennettiin yksityiskäytössä olevien henkilö- ja pakettiautojen sekä raskaiden nelipyörien määräaikaikatsastusväliä. Muutoksen jälkeen mainitut ajoneuvot on katsastettava ensimmäisen kerran nelivuotiaana ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Kymmenvuotiaana ajoneuvot on katsastettava vuosittain. Asetuksen muutoksella muutettiin

myös katsastusajankohtia. Ajoneuvojen (poislukien O<sub>2</sub>-luokan perävaunut ja museoajoneuvot) katsastuspäivä määräytyy edellisen katsastuksen mukaan, eikä enää käyttöönottopäivän mukaan. Katsastusajankohdan määräytymisen muutos koski henkilö- ja pakettiautoja, raskaita nelipyöriä, kevyitä nelipyöriä (esim. mopoautoja) sekä raskaita ajoneuvoja. Sen sijaan O<sub>2</sub>-luokan perävaunujen ja museoajoneuvojen katsastusaikaväli ja katsastusajankohta säilyivät entisellään. Lisäksi moottoripyörien ja maatalouskäytössä olevien traktoreiden osalta päädyttiin siihen, ettei katsastusvelvollisuutta aseteta. Päätökset katsastusaikavälien harventamisesta ja siitä ettei tiettyjä ajoneuvoja katsasteta, perustuivat hyötyjen ja haittojen punnintaan. Tässä tarkastelussa kävi ilmi, ettei tiheistä katsastusaikaväleistä ja kyseisten ajoneuvoluokkien katsastamisesta ole saavutettavissa sellaisia hyötyjä liikenneturvallisuudelle tai ympäristölle, jotka perustelisivat katsastusten kansalaisille aiheuttamia kustannuksia.

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaan O<sub>2</sub>-luokan perävaunu on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään kalenterivuoden loppuun mennessä sinä vuonna, jolloin käyttöönottopäivästä on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä. Asetuksen mukaan 1 päivänä tammikuuta 1960 tai sen jälkeen käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot on katsastettava kahden vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä ja ennen 1 päivää tammikuuta 1960 käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot neljän vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä.

O<sub>2</sub>-luokan perävaunu on ajoneuvolain 17 §:n mukaan auton perävaunu ja hinattava ajoneuvo, jonka luokittelumassa on suurempi kuin 0,75 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia. Ajoneuvolain 24 §:n mukaan katsastustoimipaikka hyväksyy museoajoneuvoksi valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön aikaisintaan kuusi kuukautta aikaisemmin antaman lausunnon perusteella ajoneuvon, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa, entisöity tai konservoitu asianmukaisesti.

## 2.2 EU-lainsäädäntö

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/45/EU, jäljempänä *katsastusdirektiivi*, vahvistetaan vähimmäisvaatimukset yleisillä teillä käytettävien ajoneuvojen määräaikaikatsastusten järjestelmälle.

Katsastusdirektiivin 2 artiklan mukaan direktiiviä sovelletaan ajoneuvoihin, joiden rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja jotka kuuluvat seuraaviin direktiivissä 2002/24/EY, direktiivissä 2003/37/EY ja direktiivissä 2007/46/EY tarkoitettuihin luokkiin:

- ensisijaisesti henkilöiden ja heidän matkatavaroidensa kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot, joissa on kuljettajan istuinpaikan lisäksi enintään kahdeksan istuinpaikkaa – ajoneuvoluokka M<sub>1</sub>;
- ensisijaisesti henkilöiden ja heidän matkatavaroidensa kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot, joissa on kuljettajan istuinpaikan lisäksi yli kahdeksan istuinpaikkaa – ajoneuvoluokat M<sub>2</sub> ja M<sub>3</sub>;
- ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 3,5 tonnia – ajoneuvoluokka N<sub>1</sub>;

- ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia – ajoneuvoluokat N<sub>2</sub> ja N<sub>3</sub>;
- tavaroiden tai henkilöiden kuljettamiseen taikka matkailutarkoituksiin suunnitellut ja rakennetut perävaunut, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia – ajoneuvoluokat O<sub>3</sub> ja O<sub>4</sub>;
- 1 päivästä tammikuuta 2022 alkaen kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot – ajoneuvoluokat L3e, L4e, L5e ja L7e, joissa moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup>;
- pääasiassa yleisillä teillä käytettävät pyörillä varustetut T5-luokan traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h.

Direktiivin 2 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat vapauttaa seuraavat niiden alueella rekisteröidyt ajoneuvot tämän direktiivin soveltamisesta:

- ajoneuvot, joita liikennöidään tai käytetään poikkeuksellisissa oloissa, ja ajoneuvot, joita ei koskaan tai juuri koskaan käytetä yleisillä teillä, kuten museojoneuvot tai kilpa-ajoneuvot;
- diplomaattisen koskemattomuuden piiriin kuuluvat ajoneuvot;
- asevoimien, järjestysvallan, palokuntien, pelastuspalvelujen, hätäpalvelujen tai pelastustoimen käytössä olevat ajoneuvot;
- maa-, puutarha- tai metsätaloudessa, maanviljelyssä taikka kalataloudessa käytettävät ajoneuvot, joita käytetään vain asianomaisen jäsenvaltion alueella ja pääasiassa tällaisessa tuotannossa olevilla maa-aloilla, myös maa- tai metsätalouskäytössä olevilla teillä taikka pelloilla;
- ajoneuvot, joita käytetään yksinomaan pienillä saarilla tai harvaan asutuilla alueilla;
- sirkusten ja huvipuistojen laitteita kuljettavat erikoisajoneuvot, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h ja joita käytetään vain asianomaisen jäsenvaltion alueella;
- L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvot, joiden moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup>, kun jäsenvaltio on ottanut käyttöön kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevia tehokkaita vaihtoehtoisia liikenneturvallisuuksienpiteitä, ottaen erityisesti huomioon asiaan liittyvät liikenneturvallisuuksien tilastot viimeisten viiden vuoden ajalta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista.

Katsastusdirektiivin 5 artiklassa määritellään katsastusajankohdat ja katsastustiheydet. Ajoneuvot on artiklan 1 kohdan mukaan katsastettava vähintään seuraavin väliajoin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioissa artiklan 3 kohdan nojalla sovellettavaa katsastusaikaa:

- M<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi;
- M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvot, joita käytetään takseina tai ambulansseina, sekä M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>-, N<sub>3</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvot: yhden vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka vuosi;
- pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävät T5-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

Jäsenvaltion on direktiivin 5 artiklan 2 kohdan mukaan vahvistettava tarkoituksenmukainen katsastusväli L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvoille, joiden moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup>.

Jäsenvaltiot tai toimivaltaiset viranomaiset voivat direktiivin 5 artiklan mukaan vahvistaa kohtuullisen aikavälin, jolloin katsastus on tehtävä ja joka ei voi olla saman artiklan 1 kohdassa säädettyjä katsastusvälejä pidempi.

### **3 Pääasialliset ehdotukset**

Asetuksella ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettavalla valtioneuvoston asetuksella vapautettaisiin määräaikaikatsastusvelvollisuudesta O<sub>2</sub>-luokan perävaunut sekä muut kuin luvanvaraisessa käytössä olevat ajoneuvot, joiden käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut 40 vuotta.

EU:n katsastusdirektiivi ei edellytä O<sub>2</sub>-luokan perävaunujen määräaikaikatsastusta. Yli 40 vuotta vanhojen ajoneuvojen osalta sallittaisiin kansallinen katsastusdirektiivin 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu poikkeus määräaikaikatsastuksista ajoneuvoille, joita ei juuri koskaan käytetä yleisillä teillä. Liikenneasioiden rekisterin ajoneuvojen mittarilukematietojen, katsastuksessa todettujen mittarilukematietojen sekä Liikenteen turvallisuusviraston kesä- marraskuussa 2016 liikenteessä tehtyjen ajoneuvohavaintojen perusteella on arvioitu, että ajokilometrit 40-vuotiailla ajoneuvoilla on 1100 kilometriä vuodessa ja 45- ja 50 -vuotiailla ajoneuvoilla 550 kilometriä vuodessa, minkä perusteella voidaan katsoa näitä ajoneuvoja käytettävän lähinnä harrastuskäytössä ja hyvin harvoin yleisillä teillä.

Museoajoneuvojen katsastusaikaväliksi tulisi 2 vuotta, silloin kun kyseessä olisi muussa kuin luvanvaraisessa käytössä oleva ajoneuvo. Muussa kuin luvanvaraisessa käytössä oleva museoajoneuvo vapautuisi kokoaan katsastusvelvollisuudesta kun käyttöönottovuoden alkamisesta olisi kulunut 40 vuotta ja ajoneuvo olisi katsastettu 20.5.2018 tai sen jälkeen asetuksessa säädettyllä tavalla. Luvanvaraisessa käytössä olevat museoajoneuvot sekä muut yli 40 vuotiaat luvanvaraisessa käytössä olevat ajoneuvot olisi katsastettava katsastusdirektiivin mukaisesti vuosittain.

### **4 Esityksen vaikutukset**

Katsastusvelvollisuuden hyötyjä ja kustannuksia voidaan punnita kustannushyötyanalyysillä, jonka osatekijät koostuvat vaikutuksista kuluttajille, vaikutuksista katsastusyriyksille sekä vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön.

Katsastustoiminnasta koituvat hyödyt liittyvät ennen kaikkea liikenneturvallisuuden kohentamiseen ja ympäristöhaittojen vähenemiseen. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat kustannuksia onnettomuuksien osapuolille henkilö- ja materiaalivahinkojen kautta sekä laajemmin yhteiskunnalle muun muassa pelastustoimen, sairaanhoidon, kuntoutuksen ja uudelleen koulutuksen järjestämisestä. Kustannuksiksi voidaan laskea myös tuotannon menetykset sekä esimerkiksi liikenneinfrastruktuurille koituvat materiaalivahingot ja erilaiset viranomaiskustannukset.

Katsastusvelvollisuudesta aiheutuvia haittoja ovat autoilijoille aiheutuvat kustannukset katsastusmaksujen, katsastuspaikalle matkustamisen sekä menetetyn vapaa-ajan myötä sekä viranomaiselle aiheutuvat kustannukset sääntelyn valmistelusta ja toimeenpanosta, tosiasiallisesta hallintotoiminnasta sekä toiminnan valvonnasta ja muista velvoitteista.

#### 4.1 Liikenneturvallisuusvaikutukset

Vapauttamalla katsastusvelvollisuudesta O<sub>2</sub>-luokan perävaunut sekä muut kuin luvanvaraisessa käytössä olevat yli 40 vuotiaat ajoneuvot, ei arvioida olevan merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia ja hyötyjen on arvioitu olevan kustannuksia suuremmat. Arviot perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistioon Katsastuslainsäädännön uudistuksen toinen vaihe (LVM/1051/03/2017), jossa katsastusvelvollisuutta on arvioitu erityisesti katsastusten vikatilastojen, onnettomuustilastojen sekä kustannus-hyötyanalyysin valossa.

Liikennekäytössä on noin 170 000 O<sub>2</sub>-luokan perävaunua. Liikennekäytössä olevista O<sub>2</sub>-luokan perävaunuista 35 % on matkailuperävaunuja. O<sub>2</sub>-luokan perävaunun kokonaismassa on yleisimmin 1000–1500 kg. Nykyisin Suomessa O<sub>2</sub>-luokan perävaunut tulee katsastaa kahden vuoden välein. Ajoneuvon ikääntyessä katsastuksessa hylkäykseen johtavien vikojen määrä lisääntyy noin 2 % vuodessa. O<sub>2</sub>-luokan perävaunujen katsastuksia tehtiin vuonna 2016 yhteensä 42 571 kappaletta ja katsastuksissa kirjattiin yhteensä 22 244 vikahavaintoa, eli keskimäärin 0,5 vikahavaintoa katsastusta kohti. Vioista 49 prosenttia oli korjauskehotukseen johtavia ja 51 prosenttia hylkäykseen johtavia vikoja. Yleisimpiä hylkäykseen johtavia vikoja olivat jarruviat.

Onnettomuustilastoissa O<sub>2</sub>-luokan perävaunuja ei ole eroteltu muista kevytperävaunuista. Tutkijalautakuntien tutkimissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on osallisena 3–4 kevytperävaunua vuodessa, jolloin voidaan arvioida, että 1–2 näistä on O<sub>2</sub>-luokan perävaunuja. Perävaunujen tekniset viat eivät ole aineiston mukaan olleet kuolonkolarien taustariskinä. O<sub>2</sub>-luokan perävaunut ovat vuosittain osallisena arviolta 25 henkilövahinko-onnettomuudessa ja 500 liikennevakuutuksesta korvatussa vahingossa. Kuolonkolaritietojen perusteella kevytperävaunun tekniset viat ovat harvoin onnettomuuden riskitekijänä.

Vuonna 2017 yli 40-vuotiaita ajoneuvoja oli liikennekäytössä yhteensä noin 30 000 kappaletta ja niitä katsastettiin yhteensä 27 312 kappaletta. Katsastuksessa hylättiin 16,73 prosenttia ajoneuvoista. Yleisimpiä hylkäysvioista olivat jarrujen ja etuakseliston viat. Yleisimpiä korjauskehotusvikoja olivat lähivalojen, tuulilasin ja puhdistuslaitteiden viat sekä öljyvuodot.

Tutkijalautakuntien tutkimissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on osallisena keskimäärin 0,6 vähintään 30-vuotiasta autoa vuodessa. Henkilövahinko-onnettomuuksissa tämän ikäisiä autoja on osallisena 28 kappaletta vuodessa. Vanhojen autojen ajosuoritetta on arvioitu ajoneuvojen rekisteritiedoista, katsastuksessa havaittujen mittarilukemien sekä liikenteessä tehtyjen ajoneuvohavaintojen perusteella. Näiden arvioiden perusteella ajoneuvon liikennesuorite vähenee merkittävästi 40 vuoden iässä. Tieliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosien 2010–2014 kuolonkolariaineiston perusteella kolmessa onnettomuudessa oli osallisena vähintään 30 vuotta vanha auto. Autoista yksi oli kuorma-auto ja kaksi henkilöautoja. Autojen iät olivat 31–35 vuotta. Ajoneuvoissa ei ollut rengasvikoja. Yhden ajoneuvon osalta muista teknisistä vioista ei ole tietoa; kahdessa niitä ei ollut.

Liikenneviraston onnettomuusrekisteri sisältää poliisin tietoon tulleet onnettomuudet Manner-Suomessa. Vuosien 2014–2016 tilastojen perusteella vähintään 30 vuotiaat ajoneuvot ovat olleet osallisena henkilövahinko-onnettomuuksissa vuosittain keskimäärin 28 henkilövahinko-onnettomuudessa, yhdessä kuolemaan johtaneissa onnettomuudessa ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on ollut keskimäärin 34 henkilöä vuodessa. Sekä katsastus- että onnettomuustiedot viittaavat siihen, että ylipäättään vanhat ajoneuvot, eivätkä vain museoajoneuvot, ovat vain harvoin osallisina onnettomuuksissa.

Ajoneuvokantatilastojen, katsastuksen vikatilaston ja onnettomuustietojen perusteella osuudesta voidaan olettaa, että tekninen vika on taustariskinä yli 30 vuotiailla ajoneuvoilla viidessä prosentissa onnettomuuksissa sekä O<sub>2</sub>-luokan perävaunuilla seitsemässä prosentissa. Jos vikojen määrää nykytilassa verrataan malliin, jossa katsastuksia ei tehtäisi lainkaan, on päädytty arvioon, että ajoneuvokannassa olisi 1,2 kertaa enemmän vikoja kuin nykytilassa. Tämä tarkoittaisiin O<sub>2</sub>-luokan ajoneuvojen osalta kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrän kasvua 0,17 kappaleella, henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien kasvua 2 kappaleella ja liikennevakuutuksesta korvattavien vahinkojen määrän kasvua 40 kappaleella vuodessa. Vastaavasti muiden kuin luvanvaraisessa käytössä olevien yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen vapauttamista määräaikaikatsastusvelvollisuudesta arvioidaan lisäävään kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrää 0,3 kappaleella ja henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrää 1 kappaleella vuodessa.

#### 4.2 Taloudelliset vaikutukset

##### Yhteiskunnalliset vaikutukset

Onnettomuuksien yhteiskunnalliset kustannukset on muunnettu euromääräiseksi hyödyntämällä Liikenne- ja viestintäviraston edeltäjän Liikenteen turvallisuusviraston julkaisemia tuoreimpia yksikköarvoja<sup>1</sup>, joiden mukaan kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta koituu yhteiskunnalle keskimäärin 3,1 miljoonan, loukkaantumiseen johtaneesta onnettomuudesta 0,13 miljoonan ja peltikolarista 2 200 euron kustannus. Kustannukset ovat keskimääräisiä lukuja ja painottuvat autoliikenteen onnettomuuksiin, jotka ovat yleisimpiä tilastoituja onnettomuuksia. Käytetyt yksikkökustannukset todennäköisesti yliarvioivat esimerkiksi O<sub>2</sub>-ajoneuvoluon onnettomuuskustannuksia. Huomioimalla O<sub>2</sub>-luokan perävaunujen katsastusvelvollisuuden luopumisesta arvioidut aiheutuvien onnettomuusmäärien kasvun, on onnettomuusmäärien lisäyksestä aiheutuvaksi kustannukseksi arvioitu noin 900 000 euroa vuodessa.

Katsastusvelvollisuus aiheuttaa autoilijoille kustannuksia katsastusmaksujen, katsastuspaikalle matkustamisen sekä menetetyn vapaa-ajan myötä. Katsastusasemien verkkosivuilta saatujen tietojen perusteella määräaikaikatsastus maksaa noin 40 euroa. Katsastustoimipaikalle kuljetun matkasta aiheutuvien kustannusten arvioimisessa käytetty arvioissa 19,1 kilometriä, joka perustuu tutkimuksessa autokatsastusalan markkinoiden kehityksestä ja kilpailusta saatuu tulokseen vuodelta 2011<sup>2</sup>. Käytetty arvio on karkea, eikä esimerkiksi ota huomioon sitä, että tarkasteltavien ajoneuvoluokkien osalta lukema saattaa poiketa todellisuudessa paljonkin kaikkien ajoneuvoluokkien keskiarvosta. Perävaunujen osalta menetelmä on ongelmallinen, sillä sen katsastaminen kytkeytyy usein jonkin muun ajoneuvon katsastamiseen. Kilometrikustannuksena on käytetty verohallinnon määrittämää korvausta oman auton käytöstä työmatkoilla, joka on vuonna 2016 0,43 €/km. Kustannus voi olla yliarvioiva kyseisten ajoneuvoluokkien osalta. Menetetyn vapaa-ajan arvottamisessa on hyödynnetty Väylävirastoa edeltäneen Liikenneviraston määrittämää tieliikenteen matka-aikasäästön arvoa asiointimatkoille ja muille vapaa-ajan matkoille. Tämä kustannus oli 6,79 €/henkilö/tunti (Tervonen – Metsäranta 2015, s. 20).

Edellä mainituilla perusteella katsastusvelvollisuudesta luopumisen yhteiskunnallisia säästöjä on arvioitu aiheutuvan seuraavasti:

---

<sup>1</sup> Tieliikenteen onnettomuuskustannusten tarkistaminen - Kuolemat sekä vakavat ja lievät loukkaantumiset, Trafín tutkimuksia 5/2016.

<sup>2</sup> Tutkimus autokatsastusalan markkinoiden kehityksestä ja kilpailusta, Jouni Saarni, Mikko Pohjola & Aki Koponen CRE Tutkimus- ja koulutuskeskus 2012

Ajoneuvo	Katsastuksia vuodessa	Kustannus onnetto- muuksien lisäyksestä (M€/a)	Katsastusten hintaa yh- teensä (M€/a)	Matkakus- tannukset ja menetetty vapaa-aika (M€/a)	Yhteensä (M€/a)
O <sub>2</sub> -luokan perävaunu	42 571	0,9	1,70	1,02	+ 1,82
Yli 40-vuoti- aat ajoneu- vot	27 312	0,6	1,1	0,65	+ 1,15

#### 4.3 Ympäristövaikutukset

Ympäristöhaittoihin luettavat pakokaasupäästöt vaikuttavat suoraan ihmisten terveyteen, mikä aiheuttaa kustannuksia yhteiskunnalle vastaavalla tavalla kuin onnettomuuskustannukset. Päästöt ja liikenteen melu vähentävät ihmisten kokemaa hyvinvointia. Mitä paremmin katsastuksissa tunnistetaan onnettomuuksia ja ympäristöhaittoja aiheuttavia teknisiä vikoja, sitä suurempi hyöty tästä koituu yhteiskunnalle. Perävaunujen katsastusvelvollisuudesta luopumisella ei ole suoranaisia päästövaikutuksia. Myöskään yli 40 vuotiailla ajoneuvoilla katsastuksessa havaitut päästöviat eivät ole yleisiä.

#### 5 Valmistelu

Asetus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston, 1 päivänä tammikuuta 2019 lukien Liikenne- ja viestintäviraston, kanssa. Katsastusvelvollisuutta koskevia muutoksia on valmisteltu katsastuslainsäädännön uudistamisen II vaihetta koskevassa hankkeessa (LVM008:00/2017), jossa katsastettavien ajoneuvoluokkien arvioinnin lisäksi on arvioitu katsastustoiminnan järjestämiseen liittyvää toimilupajaottelua ja sen tarkoituksenmukaisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö laati arviomuistion katsastustoiminnan järjestämiseen liittyvästä toimilupajaottelusta ja sen tarkoituksenmukaisuudesta, katsastusten laadusta ja sen kehittämiseen liittyvistä toimista sekä sellaisten ajoneuvoluokkien katsastusvelvollisuudesta, joiden määräaikaikatsastuksiin katsastusdirektiivi ei velvoita. Arviomuistio sisälsi esivalmistelun perusteella tehdyt johtopäätökset potentiaalisista muutoksista.

Arviomuistiosta pyydettiin lausunnot ajalla 28.6-15.9.2017. Arviomuistiossa katsastettavien ajoneuvoluokkien osalta esitettiin kahta eri muutosehdotusta. Ensimmäiseksi muutosvaihtoehdoksi esitettiin, että kevyiden ja raskaiden nelipyörien katsastusvelvollisuus säilytettäisiin ennallaan, mutta museoautojen ja O<sub>2</sub>-luokan perävaunujen katsastusvelvollisuudesta luovuttaisiin. Toiseksi toteuttamismuutosehdotukseksi esitettiin, että kevyiden nelipyörien katsastusvelvollisuus säilytetään, mutta raskaiden nelipyörien, museoautojen ja O<sub>2</sub>-luokan perävaunujen katsastusvelvollisuudesta luovutaan. Liikenneturvallisuusvaikutusten arvion perusteella kevyiden ja raskaiden nelipyörien katsastusta pidettiin kuitenkin perusteltuna. Tämä arvio perustui ennen kaikkea siihen oletukseen, että näille ajoneuvoille tapahtuu onnettomuuksia suhteellisen runsaasti niiden määrään nähden. Erityisesti raskaiden nelipyörien onnettomuudet johtavat usein vammautumiseen. Kevyiden nelipyörien katsastustilastot ja raskaiden nelipyörien onnettomuustiedot viittaavat siihen, että tekniset viat voivat olla usein onnettomuuden taustalla ja katsastusvelvollisuus näyttää perustellulta. Vastaavasti museoautojen ja O<sub>2</sub>-luokan perävaunujen osalta katsastusten vikatilastojen ja onnettomuustilastojen perusteella päädyttiin siihen, että kyseisten ajoneuvojen katsastusvelvollisuus ei olisi yhteiskunnallisilla syillä perusteltu ja

ettei katsastuksilla voida saavuttaa toiminnalle asetettuja tavoitteita. Museoautojen katsastusvelvollisuudesta luopumisen sijaan päädyttiin kuitenkin esittämään kaikkien paitsi luvanvaraisessa liikenteessä käytettävien yli 40 vuotiaitten ajoneuvojen katsastusvelvollisuudesta, koska arvioiden perusteella todettiin ajoneuvojen ajosuoritteen vähenevän merkittävästi 40 vuoden jälkeen, mikä perustelisi näiden ajoneuvojen vapauttamista katsastuksesta katsastusdirektiivin sallimalla tavalla.

Asetusluonnos on ilmoitettu komissiolle teknisten määräysten ilmoitusmenettelyssä direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti (2018/614/FIN). Asetusluonnoksesta pyydetään lausunnot osoitteessa lausuntopalvelu.fi.

## 6 Yksityiskohtaiset perustelut

**1 §. *Soveltamisala.*** Voimassa olevaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettua valtioneuvoston asetusta vastaavasti asetuksella säädettäisiin tarkemmin määräaikaiskatsastuksista, valvontakatsastuksista ja teknisistä tienvarsitarkastuksista sekä ilman katsastuslupaa suoritettavista katsastuksen osista.

Voimassa olevan asetuksen 2 §:n määritelmiä ei olisi ehdotettavassa asetuksessa, koska säännöksessä mainitut jälkitarkastus ja ETA-valtio ovat määritelty jo ajoneuvolaissa, jonka nojalla asetukset annettaisiin. Ajoneuvolaissa ja asetuksessa viitatussa unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/47/EU taas määritellään hyötyajoneuvot, joihin direktiiviä sovelletaan.

**2 §. *Määräaikaiskatsastusvelvollisuus.*** Voimassa olevan liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:n 1 ja 2 momentin mukaan ajoneuvolain 51 §:ssä tarkoitettu määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee autoja (M- ja N-luokan ajoneuvot), kevyitä nelipyöriä (L6e-luokan ajoneuvot), raskaita nelipyöriä (L7e-luokan ajoneuvot), luvanvaraiseen liikenteeseen käytettäviä T1b-, T2b- ja T3b-luokan traktoreita sekä muita auton perävaunuja kuin kevyitä perävaunuja (O<sub>2</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvot). Asetusehdotuksen 2 § katsastusvelvollisista ajoneuvoista vastaisi voimassa olevan asetuksen 3 §:n 1 ja 2 momentin säännöksiä katsastusvelvollisista ajoneuvoista.

Pykälän 2 momentin mukaan katsastusvelvollisuus ei nykytilaa vastaavasti koskisi hinattavia laitteita. Ajoneuvolain 17 §:n 2 momentin mukaan hinattava laite on auton perävaunu tai muuhun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kuin autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo, jota ei ole tarkoitettu henkilöiden tai tavaroiden kuljetukseen eikä matkailuun. Hinattavat laitteet eivät siten kuulu katsastusdirektiivin soveltamisalaan. Hinattavia laitteita voivat olla esimerkiksi työmaakopit, autolla vedettävät nosturit, kompressori- tai agrekaattivaunut.

Pykälän 3 momentissa vapautettaisiin katsastusvelvollisuudesta lisäksi muut kuin luvanvaraisessa käytössä olevat ajoneuvot, joiden käyttöönottovuoden alkamisesta on kulunut 40 vuotta ja jotka olisi katsastettu 20.5.2018 tai sen jälkeen ajankohtana, jonka käyttöönottovuoden alkamisesta on kulunut 40 vuotta. Jos ajoneuvoa ei olisi katsastettu, vapautuisi 40 vuotias ajoneuvo katsastusvelvollisuudesta vasta määräaikaiskatsastuksen suorittamisen jälkeen. Samoin ulkomailta tuotava 40 vuotta täyttänyt ajoneuvo, jota ei siellä olisi koskenut määräaikaiskatsastusvelvollisuus, tulisi määräaikaiskatsastaa määräaikaiskatsastusvelvollisuudesta vapautuakseen.

**3 §. *Määräaikaiskatsastuksen aikaväli.*** Määräaikaiskatsastuksen aikaväleista säädettäisiin 3 pykälässä pääosin voimassa olevaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen valvonnasta annetun



valtioneuvoston asetuksen 3 §:n 2 momenttia vastaavasti. Voimassa olevasta asetuksesta poiketen määräaikaikatsastuksesta vapautettaville O<sub>2</sub>-luokan perävaunuille ja muille kuin luvanvaraiseen liikenteeseen yli 40 vuotta vanhoille ajoneuvoille ei säädettäisi määräaikaikatsastuksen aikaväliä.

Voimassa olevan asetuksen mukaan museoajoneuvot on tullut katsastaa joko kahden tai neljän vuoden välein riippumatta käyttötarkoituksesta riippuen siitä, onko museoajoneuvon otettu käyttöön vuonna 1960 tai sen vai aikaisemmin. Muiden kuin luvanvaraisessa käytössä olevien alle 40-vuotiaiden museoajoneuvojen katsastusaikaväli olisi jatkossa 2 vuotta. Siirtymäsäännöksen mukaan ennen vuotta 1960 käyttöön otettuun ajoneuvoon sovellettaisiin kuitenkin kumotun asetuksen säännöksiä määräaikaikatsastuksen aikavälistä, jos ajoneuvoa ei olisi asetuksen voimaantullessa katsastettu 20.5.2018 tai sen jälkeen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin voimassa olevan asetuksen 3 §:n 3 momenttia vastaavasti, että rekisteröintikatsastus, jonka yhteydessä on suoritettu ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen (1244/2002) 21 §:ssä tarkoitettujen määräaikaikatsastuksessa tarkastettaviksi säädettyjen kohteiden kunnan tarkastus tai todettu vastaava tarkastus suoritetuksi ETA-valtiossa, oikeuttaa käyttämään ajoneuvoa liikenteessä ajoneuvon kunnan tarkastuksen ajankohtaa seuraavaan tämän asetuksen 3 §:n 2 momentin mukaisesti määräytyvään viimeiseen katsastuspäivään. Säännös täyttää katsastusdirektiivin 8 artiklan 3 kohdan vaatimuksen, jonka mukaan kun toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröityä ajoneuvoa rekisteröidään uudelleen, kunkin jäsenvaltion on tunnustettava tämän toisen jäsenvaltion antama katsastustodistus samoin edellytyksin kuin jos se olisi itse antanut kyseisen todistuksen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 artiklan soveltamista ja edellyttäen, että katsastustodistus on edelleen voimassa uudelleenrekisteröintijäsenvaltiossa sovellettavaan seuraavaan määräaikaikatsastuksen ajankohtaan saakka.

**4 §. Määräaikaikatsastuksen ajankohta.** Pykälässä säädettäisiin voimassa olevaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun asetuksen 4 §:ää vastaavasti määräaikaikatsastuksen ajankohdasta.

Nykytilaa vastaavasti ajoneuvon katsastusaika olisi edellisen hyväksytyin määräaikaikatsastuksen ja 3 §:n 1 momentin 1–5 kohdassa tarkoitettua viimeisen katsastuspäivän välinen aika taikka edellisen hyväksytyin määräaikaikatsastuksen ja mainitun momentin 6 kohdassa tarkoitettua viimeisen katsastuspäivän välinen aika. Ajoneuvon voisi siis tuoda katsastukseen edellisen määräaikaikatsastuksen jälkeen vapaasti valittavana ajankohtana, kuitenkin viimeiseen katsastuspäivään mennessä. Viimeinen katsastuspäivä määräytyisi hyväksytyin määräaikaikatsastuksen päivämäärän perusteella.

Jottei katsastusajankohta toistuvasti siirtyisi kohti aikaisempaa tai myöhäisempää ajankohtaa, säädettäisiin 2 momentissa nykytilaa vastaavasti 30 vuorokauden aika ennen viimeistä katsastuspäivää, jolloin katsastuksen suorittaminen ei siirrä katsastusajankohtaa suhteessa edelliseen.

Pykälän 3 ja 4 momentti vastaisivat voimassa olevan asetuksen 4 §:n 3 ja 4 momenttia.

**5 §. Oikeus käyttää katsastamatonta ajoneuvoa.** Pykälässä säädetään ajoneuvolain 57 §:n nojalla käyttökieltoon joutuneen ajoneuvon käyttämisestä rajoitetusti liikenteessä. Voimassa olevan asetuksen 5 §:ää vastaavasti katsastamatonta ajoneuvoa saisi käyttää liikenteessä vain sen kuljettamiseksi erikseen varattuna aikana katsastukseen. Sama koskisi nykytilaa vastaavasti ajoneuvolain 75 tai 85 §:n nojalla valvontakatsastukseen määrätyn ja käyttökiellossa olevan

ajoneuvon kuljettamista. Pykälässä säädetyn estämättä asetuksen 7 §:ssä säädettäisiin kuitenkin ajoneuvon käyttämisestä liikenteessä silloin, jos määräaikaikatsastus on jouduttu keskeyttämään.

**6 §. Liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon katsastus ja käyttö.** Asetuksen 6 §:ssä säädettäisiin voimassa olevan asetuksen 5 a §:ää vastaavasti liikennekäytöstä poistetun rekisterikilvillä varustetun ajoneuvon kuljettamisesta katsastukseen ja sieltä säilytys- tai korjauspaikkaan. Pykälällä mahdollistetaan liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon vienti katsastukseen ennen sen liikennekäyttöön ottamista koskevan rekisteri-ilmoituksen tekemistä. Katsastukseen vienti voisi nykytilaa vastaavasti tapahtua koska hyvänsä erikseen varattuna aikana, ei pelkästään säädettyinä katsastusaikana.

**7 §. Määräaikaikatsastuksen keskeyttäminen.** Ajoneuvolain 52 §:n mukaan ajoneuvon määräaikaikatsastusta ei ajoneuvolain saa suorittaa loppuun eikä jälkitarkastusta suorittaa vaan määräaikaikatsastus tulee keskeyttää, jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty tai liikennevakuutuslain (460/2016) mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty taikka jos liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty. Ajoneuvolain 52 §:n mukaan liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaikatsastus saadaan kuitenkin suorittaa, jos vakuutuksenottaja on vaihtunut tai jos tuomioistuimien on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn. Ajoneuvolain 52 §:n 2 momentin mukaan katsastuksen suorittaja on määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon vakuutusmaksujen laiminlyönnistä. Vakuutusmaksut katsotaan merkinnästä huolimatta maksetuiksi, jos ajoneuvon omistaja tai haltija esittää tositteen tai muun luotettavan selvityksen maksujen maksamisesta.

Ajoneuvolain 55 §:n mukaan määräaikaikatsastus tulee lisäksi keskeyttää, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä. Määräaikaikatsastusta voidaan kuitenkin jatkaa, jos esitetään selvitys, jonka perusteella ajoneuvo voidaan luotettavasti yksilöidä. Määräaikaikatsastus voidaan myös keskeyttää, jos ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset tai tietoyhteys ajoneuvoja koskevaan rekisteriin ei ole käytettävissä taikka katsastuksen suorittaminen on merkittävästi vaikeutunut sään tai muun ajoneuvon haltijasta riippumattoman syyn vuoksi.

Ajoneuvolain 55 §:n nojalla asetuksen 7 §:ssä säädettäisiin tarkemmin määräaikaikatsastuksen keskeyttämisestä ja keskeyttämisen syistä. Voimassa olevan asetuksen 10 §:ää vastaavasti ajoneuvon määräaikaikatsastus olisi ajoneuvolain 52 ja 55 §:ssä säädetyn lisäksi keskeytettävä silloin, jos liikenneasioiden rekisteriin merkityt ajoneuvon tekniset tiedot eivät ole oikeat, jolloin ajoneuvo olisi määrättävä esitettäväksi kuukauden kuluessa muutoksikatsastukseen. Ajoneuvolain 61 §:n mukaan muutoksikatsastusvelvollisuus koskee ajoneuvoa, jonka rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu olennaisesti tai siihen liitetty tai siitä poistettu osia tai varusteita, jotka muuttavat merkittävästi ajoneuvon ominaisuuksia tai käyttötarkoitusta. Ajoneuvo on lain 61 §:n mukaan esitettävä muutoksikatsastukseen myös, jos ajoneuvoon kohdistuvan veron tai maksun edellytykset muuttuvat taikka ajoneuvon luokittelu- tai alaluokittelutieto ei enää pidä paikkaansa. Voimassa olevaa asetusta vastaavasti määräaikaikatsastuksessa saa määräaikaikatsastusta keskeyttämättä kuitenkin oikaista ajoneuvon rekisteritietojen vähäinen, todennäköisesti rekisteröinnissä syntynyt virhe sekä korjata sellaiset tiedot, joiden muuttaminen ei edellytä muutoksikatsastusta.

Määräaikaikatsastus olisi asetuksen mukaan keskeytettävä myös, jos tietoyhteys liikenneasioiden rekisteriin ei ole käytettävissä taikka jos katsastusta ei sään tai vastaavien olojen vuoksi

taikka muusta ajoneuvon haltijasta riippumattomasta syystä voida suorittaa loppuun eikä perusteita katsastuksen hylkäämiselle tai ajokiellon määräämiselle ole.

Jos ajoneuvon katsastus joudutaan keskeyttämään ajoneuvon haltijasta riippumattomasta syystä, ajoneuvoa saisi nykytilaa vastaavasti käyttää liikenteessä enintään kahden viikon ajan säädetyn katsastusajan päättymisestä ja keskeytetty määräaikaikatsastus tai jälkitarkastus suorittaa loppuun enintään kuukauden kuluessa määräaikaikatsastuksesta.

**8 §.** *Ajokieltoon määrääminen määräaikaikatsastuksessa.* Ajoneuvolain 56 §:n 3 momentin nojalla asetuksen 8 §:ssä säädettäisiin voimassa olevan asetuksen 12 §:n 3 momenttia vastaavasti määräaikaikatsastuksessa määrätyn ajokiellon osoittamisesta tarralla, jonka katsastaja asettaa ja joka saadaan poistaa vain katsastuksessa, jossa ajokielto poistetaan.

**9 §.** *Jälkitarkastuksen sisältö.* Asetuksen 9 §:ssä säädettäisiin voimassa olevaa asetuksen 13 §:ää vastaavasti siitä, että jälkitarkastuksessa tarkastetaan ajoneuvosta pääsääntöisesti vain ne tarkastuskohteet, joissa määräaikaikatsastuksessa tai edellisessä jälkitarkastuksessa on todettu vikoja tai puutteellisuuksia. Kuitenkin jos jälkitarkastuksessa ajoneuvon muissa kuin määräaikaikatsastuksessa tai edellisessä jälkitarkastuksessa todetuissa tarkastuskohteissa epäillään olevan sellainen vika tai puutteellisuus, jonka vuoksi ajoneuvo olisi määrättävä ajokieltoon, jälkitarkastuksessa on tarkastettava myös tällainen tarkastuskohte. Ajokieltoon johtavat viat ovat ajoneuvolain 53 a §:n ja 56 §:n nojalla vaarallisia vikoja ja puutteellisuuksia, jotka suoraan ja välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuutta tai vaikuttavat ympäristöön, minkä vuoksi on perusteltua, että myös jälkitarkastuksessa voidaan tarkastaa sellainen tarkastuskohte, jossa epäillään olevan liikenneturvallisuutta vaarantava tai ympäristöön vaikuttava vika riippumatta siitä, onko sitä havaittu aikaisemmassa tarkastuksessa.

**10 §.** *Oikeus käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa.* Voimassa olevan asetuksen 14 §:ää vastaavasti asetuksen 10 §:ssä säädettäisiin säädetystä määräajassa määräaikaikatsastukseen esitetyn, mutta siinä hylätyn ajoneuvon käyttämisestä liikenteessä.

**11 §.** *Määräaikaikatsastuksesta rekisteriin talletettavat tiedot.* Pykälässä säädettäisiin ajoneuvolain 94 §:n nojalla siitä, että katsastustoimipaikan on talletettava määräaikaikatsastuksesta liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvon hyväksymiseen, hylkäämiseen tai ajokieltoon liittyviä tietoja sekä ajoneuvon matkamittarin lukema katsastushetkellä. Säännös vastaa pääosin liikenteen palveluista annetulla lailla kumotun ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003) nojalla annetun ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista annetun valtioneuvoston asetuksen 19 §:n säännöstä katsastustoimipaikan määräaikaikatsastuksesta rekisteriin tallennettavista tiedoista. Säännöksen sanamuotoa muutettaisiin ja siihen lisättäisiin säännös määräaikaikatsastuksen keskeyttämiseen liittyvien tietojen tallentamisesta.

**12 §.** *Pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, vetokytkinlaitteiden ja nopeudenrajoittimien tarkastuspaikka.* Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 5 §:n mukaan säätää, että pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, vetokytkimien ja nopeudenrajoittimien tarkastuksia ja muita katsastustehtävien vähäisiä osia voi suorittaa myös muu kuin se, jolle katsastuslupa on myönnetty (tarkastuspaikka). Tarkastuspaikalla on oltava käytettävissään tarvittavat toimitilat, riittävä tarkastuslaitteisto sekä pätevä ja asiantunteva henkilöstö. Asetuksen 12 §:ssä säädettäisiin voimassa olevan asetuksen 17 §:ää vastaavasti, että ilman katsastuslupaa saisi suorittaa pakokaasupäästöjen tarkastuksia, ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän paineilmajarrujen tai sähköhjattujen jarrujen suorituskyvyn ja jarrutehon tarkastuksia sekä siihen kuuluvan jarrujen yhteensovittamisen tarkastuksia, vetokytkinlaitteen tarkastuksia sekä nopeudenrajoittimen toiminnan tarkastuksia.

Edellytyksenä olisi 2 momentin mukaan nykytilaa vastaavasti, että pakokaasupäästöjen, vetokytkinlaitteen ja nopeudenrajoittimen tarkastuspaikka tekee ennen toiminnan aloittamista ilmoituksen Liikenne- ja viestintävirastolle. Paineilmajarrujen tai sähköohjattujen jarrujen suorituskyvyn ja jarrutehon tarkastuksia sekä siihen kuuluvan jarrujen yhteensovittamisen tarkastuksia saisi suorittaa vain tarkastuspaikka, joka on liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (1247/2002) 3 §:ssä tarkoitettu A-luvan haltija, jolla on lupa suorittaa kaikkia jarrujärjestelmiin säätölaitteineen liittyviä korjaus-, huolto-, säätö- ja muutostoimenpiteitä sekä ajoneuvoyhdistelmien jarrusovituksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa 17 §:n 3 momenttia vastaavasti, että tarkastuspaikan on annettava tarkastuksen tuloksen osoittava todistus esitettäväksi katsastuksessa. Todistuksessa on oltava vähintään ajoneuvon yksilöintitiedot, tiedot tarkastuspaikasta, päiväys sekä tarkastajan allekirjoitus ja nimenselvennys. Pakokaasupäästöjen tarkastuksen osalta säännökseen lisättäisiin, että tarkastuksesta on ilmoitettava myös mittalaitteen tulostamat, mittauksessa käytetyt pyörintänopeudet sekä muut vastaavat pakokaasupäästöjen tarkastamista koskevat tiedot, joista voidaan todeta, että tarkastuksessa on noudatettu pakokaasupäästöjen tarkastamista koskevia määräyksiä. Tarkoituksena on, että muualla kuin katsastus-toimipaikalla tehdyn pakokaasupäästöjen tarkastamisen voidaan katsastuksessa todeta tehdyn tarkastusmenetelmiä koskevien vaatimusten mukaisesti. Ajoneuvolain nojalla pakokaasupäästöjen tarkastamisesta määräaikaikatsastuksessa on annettu Liikenteen turvallisuusviraston määräykset (TRAFI/664120/03.04.03.00/2018), joita tulee noudattaa pakokaasupäästöjen tarkastuksessa myös ilman katsastuslupaa suoritettavassa tarkastuksessa.

**13 §. Valvontakatsastus.** Valvontakatsastuksesta säädetään ajoneuvolain 85 §:ssä ja sillä tarkoitetaan tarkastusta, jonka liikenteen valvoja voi määrätä suoritettavaksi, jos hän katsoo, että ajoneuvon vaatimustenmukaisuudessa, kunnossa tai erityisesti jarruissa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa.

**14 §. Tekninen tienvarsitarkastus.** Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan asetuksen 19 §:ää, mutta siinä viitattaisiin voimassa olevaan unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2014/47/EU ja sen 10 artiklan 3 kohtaan ja II liitteeseen, jossa säädetään yksityiskohtaisemman tekninen tienvarsitarkastuksen sisällöstä. Lisäksi pykälästä poistettaisiin momenttien numerointi ja 1 momentin kohdat numeroitaisiin. Teknistä tienvarsitarkastusta koskevat säännökset ovat ajoneuvolain 9 luvussa, jossa on muun muassa säädetty ajoneuvon kuljettajan velvollisuudesta sallia teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaminen sekä katsastustodistuksen, rekisteröintitodistuksen ja muun vaatimustenmukaisuuden osoittavan asiakirjan esittämisestä.

**15 §. Raportti teknisestä tienvarsitarkastuksesta.** Ajoneuvolain 73 §:ssä säädetään unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2014/47/EU 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti kuljettajalle teknisestä tienvarsitarkastuksesta annettavasta raportista. Asetuksen pykälässä säädettäisiin ajoneuvolain 73 §:n nojalla, että raportista on käytävä vähintään direktiivin 2014/47/EU liitteessä IV tarkoitettut asiat. Mainitun direktiivin liitteessä määritellään teknisestä tienvarsitarkastuksesta annettavan raportin muoto, jonka kaavan Liikenne- ja viestintävirasto asetuksen 2 momentin mukaan vahvistaisi. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa, että lomakkeita on teknisten tienvarsitarkastusten suorittajien saatavilla.

**16 §. Katsastamattoman ja epäkuntoisen ajoneuvon käytön estäminen.** Ajoneuvolain 84 §:n mukaan poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi estää ajoneuvon käyttämisen liikenteessä tai muualla ja määrätä ajoneuvon ajokieltoon ottamalla pois rekisterikilvet, siirtomerkit, rekisteröinnistä annetun todistuksen, koenumerotodistuksen, siirtoluvan taikka käyttämällä muunlaisia tarvittavia keinoja, jos teknisessä tienvarsitarkastuksessa tai muutoin todetaan, ettei ajoneuvo rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan täytä säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia, jos ajoneuvo on käyttökiellossa taikka jos ajoneuvoa on käytetty rekisteröintiä tai rekisteröimättömän ajoneuvon väliaikaista tai tilapäistä käyttöä liikenteessä koskevien säännösten tai määräysten vastaisesti. Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi kuitenkin antaa kirjallisen luvan kuljettaa ajoneuvo määräpaikkaan, korjattavaksi tai katsastettavaksi. Jos ajoneuvossa oleva puutteellisuus ei aiheuta välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle, poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi ajoneuvon käyttöä estämättä määrätä ajan, jonka kuluessa puutteellisuus on korjattava.

Ajoneuvolain 84 §:n 3 momentin nojalla asetuksen 16 §:ssä säädettäisiin nykytilaa vastaavasti, että jos ajoneuvo on määrätty ajokieltoon, on siitä tehtävä merkintä katsastus- tai rekisteröintitodistukseen taikka liikenneasioiden rekisteriin sekä toimitettava haltuun otetut rekisteröintitodistus tai rekisterikilvet ajoneuvon omistajan tai haltijan ilmoittamaan katsastustoimipaikkaan. Katsastustoimipaikka antaa rekisterikilvet ja mahdollisesti haltuun otetun rekisteröintitodistuksen takaisin ajoneuvon haltijalle tai omistajalle hyväksytyin katsastuksen jälkeen.

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies on antanut ajoneuvolain 84 §:ssä tarkoitetun kirjallisen luvan kuljettaa ajoneuvo määräpaikkaan, korjattavaksi tai katsastettavaksi olisi mainittua lupaa osoittavassa todistuksessa asetuksen 16 §:n 3 momentin mukaan mainittava minne ja miten ajoneuvon saa kuljettaa korjaus- tai katsastuspaikalle sekä se, kuinka kauan lupa on voimassa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin voimassa olevan asetuksen 21 §:n 3 momenttia vastaavasti, että haltuun otetut kolmen kuukauden kuluessa katsastustoimipaikalta noutamatta jätetyt rekisterikilvet ja rekisteröintitodistus tuhoataan.

**17 §. Teknisiä tienvarsitarkastuksia koskeva tietojen vaihto ja muu yhteistyö.** Teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun direktiivin IV luvussa on säännökset yhteistyöstä ja tietojen vaihdosta. Ajoneuvolain 76 §:n 2 momentissa säädetyn mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto on direktiivin 17 artiklassa tarkoitettu yhteyspiste, joka varmistaa 18 artiklan nojalla toteutettujen toimien koordinoinnin muiden jäsenvaltioiden nimeämien yhteyspisteiden kanssa, toimittaa 20 artiklassa tarkoitettut tiedot komissiolle sekä varmistaa tarvittaessa muun mahdollisen tiedonvaihdon muiden jäsenvaltioiden yhteyspisteiden kanssa sekä niiden avustamisen. Asetuksen 17 §:ssä säädettäisiin voimassa olevan asetuksen 22 §:ää vastaavasti siitä, että Poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen on viipymättä ilmoitettava Ahvenanmaan maakunnassa tai muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa rekisteröidyn tai käyttöön otetun hyötyajoneuvon vakavista vioista ja puutteellisuuksista liikenne- ja viestintävirastolle, joka asetuksen 3 momentin nojalla toimittaa ne direktiivin 18 artiklan mukaisesti ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion yhteyspisteelle ja komissiolle alueellaan tarkastettuja ajoneuvoja koskevat tiedot direktiivin 20 artiklan mukaisesti.

**18 §. Ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyiltä ajoneuvoilta edellytettävä katsastus.** Voimassa olevan asetuksen 23 §:n 1 momenttia vastaavasti toisessa ETA-valtiossa ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon tulisi olla katsastettu, jos ajoneuvoa käytetään liikenteessä Suomessa. Katsastusdirektiivin mukaan kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sen alueella rekisteröidyt ajoneuvot katsastetaan määräajoin direktiivin mukaisesti

rekisteröintijäsenvaltion hyväksymillä katsastusasemilla, joten pykälän 1 momentissa vaadittaisiin katsastusdirektiivin mukaista katsastusta.

Pykälän 2 momentissa säädetään ETA-valtioiden ulkopuolella rekisteröityjen tai käyttöön otettujen ajoneuvojen katsastusvelvollisuudesta. Katsastusvelvollisuuden osalta pykälässä viitataan sopimukseen pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistuvien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta (SopS 35/2001). Koska ETA:n ulkopuolisissa maissa rekisteröityjen tai käyttöön otettujen ajoneuvojen katsastusvelvollisuus perustuu osittain myös tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaisen sopimukseen (SopS 32/1986) ja erityisesti sen muutokseen (34/2001), asetuksen 2 momentissa viitattaisiin myös tähän yleissopimukseen.

Ulkomailla suoritettu katsastus voidaan osoittaa ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle määräajoin suoritettavasta katsastuksesta annetulla todistuksella tai moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU 10 artiklassa tarkoitettulla todisteella, joka on ajoneuvolain 58 §:n 2 momentin mukaan voimassa Suomessa.

**19 §. Voimaantulo.** Asetus tulisi voimaan 20 päivänä toukokuuta 2019. Koska voimassa olevassa, 19 päivänä joulukuuta 2002 annettua liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelvottomuuden valvonnasta annettua valtioneuvoston asetusta tulisi muuttaa kaikkien pykälien osalta, esitetään asetuksella kumottavaksi voimassa oleva mainittu asetus.

**20 §. Siirtymäsäännökset.** Yli 40 vuotiaat ajoneuvot vapautuisivat määräaikaiskatsastusvelvollisuudesta, jos määräaikaiskatsastus olisi tehty 20.5.2018 tai sen jälkeen. Jos ennen vuotta 1960 käyttöön otettua museoajoneuvoa ei olisi asetuksen voimaan tullessa katsastettu, noudatettaisiin katsastusaikaväliin kumotun asetuksen 3 §:n 2 säännöksiä määräaikaiskatsastukseen esittämisestä. Kumotun asetuksen 3 §:n 2 momentin h kohdan mukaan ennen 1 päivää tammikuuta 1960 käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot on esitettävä määräaikaiskatsastukseen neljän vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä.

Ennen 1 päivää tammikuuta 2017 käyttöön otettu O<sub>2</sub>-luokan perävaunu vapautuisi asetuksen voimaan tullessa katsastusvelvollisuudesta, jos se olisi katsastettu 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen. Tätä uudemmat perävaunut vapautuisivat katsastusvelvollisuudesta asetuksen voimaan tullessa. Kumottavan asetuksen 3 §:n 2 momentin f kohdan mukaan O<sub>2</sub>-luokan perävaunu on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään kalenterivuoden loppuun mennessä sinä vuonna, jolloin käyttöönottopäivästä on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä. Näin ollen esimerkiksi vuonna 2016 käyttöön otettu ja vuonna 2018 määräaikaiskatsastettu O<sub>2</sub>-luokan perävaunu vapautuisi määräaikaiskatsastusvelvollisuudesta asetuksen voimaantullessa.

## 7 Valtuus

Valtioneuvoston asetuksen 2-5 §:n säännökset annettaisiin ajoneuvolain 53 §:n nojalla, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella säädetään katsastuksen määräajoista ja siitä, mitä moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja perävaunuja määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee sekä ajoneuvon, jota ei ole säädettyyn määräaikaan mennessä hyväksytty määräaikaiskatsastuksessa, käyttämisestä rajoitetusti liikenteessä.

Asetuksen 7 §:n säännökset määräaikaikatsastuksen keskeyttämisestä ja keskeyttämisen syistä annettaisiin ajoneuvolain 55 §:n nojalla.

Ajoneuvolain 56 §:n 3 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella säädetään ajokiellon merkitsemisestä ja siitä, millä ehdoin ajokieltoon määrätyn ajoneuvon saa kuljettaa säilytettäväksi, korjattavaksi ja katsastettavaksi.

Asetuksen 10 §:n säännökset oikeudesta käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa, annettaisiin ajoneuvolain 57 §:n nojalla.

Asetuksen 11 §:n säännökset määräaikaikatsastuksesta rekisteriin tallennettavista tiedoista annettaisiin ajoneuvolain 94 §:n nojalla.

Asetuksen 12 §:n säännökset muualla kuin katsastustoimipaikalla suoritettavista pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, vetokytkinlaitteiden ja nopeudenrajoittimien tarkastuksista annettaisiin ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 5 §:n nojalla.

Asetuksen 13 §:n säännökset valvontakatsastuksesta liikenneasioiden rekisteriin tallennettavista tiedoista annettaisiin ajoneuvolain 94 §:n nojalla.

Asetuksen 14 §:n säännökset teknisen tienvarsitarkastuksen sisällöstä, 15 §:n säännökset teknisestä tienvarsitarkastuksesta annettavasta raportista sekä 17 §:n säännökset teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevasta tietojen vaihdosta ja muusta yhteistyöstä annettaisiin ajoneuvolain 70, 72, 73 ja 76 §:n nojalla.

Asetuksen 16 §:n säännökset ajoneuvon ajokieltoon määräämisen yhteydessä pois otettujen asiakirjojen ja kilpien käsittelystä ja palauttamisesta annettaisiin ajoneuvolain 84 §:n nojalla.