

Luonnos

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMI-
NISTERIÖ
Erityisasiantuntija Aino Still

MUISTIO
28.6.2019

VALTIONEUVOSTON ASETUS AJONEUVOJEN LIIKENNEKELPOISUUDEN VALVONNASTA

1 Esityksen pääasiallinen sisältö

Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvon-
nasta (1245/2002) esitetään kumottavaksi ja korvattavaksi uudella ajoneuvojen liikennekelpoi-
suuden valvonnasta annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

Asetuksen mukaan määräaikaikatsastusvelvollisuus päättyisi, kun ajoneuvon käyttöönotto-
vuoden alkamisesta on kulunut 40 vuotta. Määräaikaikatsastusvelvollisuuden päättyminen ei kui-
tenkaan koskisi M₃-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvoja, museoajoneuvoja lukuun ottamatta, eikä
luvanvaraisessa liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja. Katsastuksesta aiheutuvien hyötyjen ja
haittojen arvioinnin perusteella on arvioitu pääasiassa yksityisessä harrastuskäytössä olevien yli
40-vuotaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksesta aiheutuvan enemmän kustannuksia kuin
mitä niiden katsastamisesta on hyötyä liikenneturvallisuudelle.

Luvanvaraiseen henkilö- tai tavaraliikenteeseen käytettävän museoajoneuvon määräaikaikat-
sastuksen aikavälit yhtenäistettäisiin muiden luvanvaraisessa liikenteessä käytettävien ajoneu-
vojen kanssa. Lisäksi asetukseen muutettaisiin 1.1.2019 voimaan tulleen Liikenne- ja viestintä-
virastosta annetun lain (935/2018) ja siihen liittyvien lakien johdosta Liikenteen turvallisuusvi-
rastoa koskeneet säännökset Liikenne- ja viestintävirastoa koskeviksi säännöksiksi sekä ajoneu-
voliikennerekisteriä koskevat säännökset liikenneasioiden rekisteriä koskeviksi säännöksiksi.
Esityksessä ei ehdoteta valmistelussa arvioitua vaihtoehtoa luopua O₂-luokan perävaunujen
määräaikaikatsastusvelvollisuudesta.

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 20 päivänä toukokuuta 2020.

2 Nykytila

2.1 Kansallinen lainsäädäntö

Ajoneuvojen katsastuksesta säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002). Ajoneuvolain 3 §:n 13 koh-
dan mukaan määräaikaikatsastuksella tarkoitetaan ajoneuvon käytön aikaista määräajoin suo-
ritettavaksi säädettyä ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamista. Mää-
räaikaikatsastuksessa pyritään varmistamaan, että ajoneuvo on edelleen liikennekelpoisessa
kunnossa. Määräaikaikatsastuksessa suoritettavat tarkastukset on suunniteltu siten että niillä
tarkastellaan ajoneuvon käytöstä ja ikääntymisestä johtuvan kulumisen vaikutuksia, sekä ajo-
neuvon 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 liikennekelpoisuuden valvon-

nasta 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 käytettäviä T1b-, T2b- ja T3b-luokan traktoreita sekä muita auton perävaunuja kuin kevyitä perävaunuja (O₂-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvot). Määräaikaikatsastus koskee myös mainittua ajoneuvoluokkia vastaavia aiempia ajoneuvoluokkia, kuten L5-luokan nelipyöriä.

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetulla valtioneuvoston asetuksella (488/2017), joka tuli voimaan 20 päivänä toukokuuta 2018, harvennettiin yksityiskäytössä olevien henkilö- ja paketti-autojen 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 katsastuspäivä määräytyy edellisen katsastuksen mukaan, eikä enää käyttöönottopäivän mukaan. Katsastusajankohdan määräytymisen muutos koski henkilö- ja pakettiautoja, raskaita nelipyöriä, kevyitä nelipyöriä sekä raskaita ajoneuvoja. Sen sijaan O₂-luokan perävaunujen ja museoajoneuvojen katsastusajankohdat ja katsastusajankohta säilyivät entisellään. Lisäksi moottoripyörien ja maatalouskäytössä olevien traktoreiden osalta päädyttiin siihen, ettei katsastusvelvollisuutta aseteta. Päätökset katsastusajankohdan harventamisesta ja siitä ettei tietyt ajoneuvoja katsasteta, perustuvat hyötyjen ja haittojen punnintaan. Tässä tarkastelussa kävi ilmi, ettei tiheistä katsastusajankohdista ja kyseisten ajoneuvoluokkien katsastamisesta ole saavutettavissa sellaisia hyötyjä liikenneturvallisuudelle tai ympäristölle, jotka perustelisivat katsastuksesta kansalaisille aiheutuvia kustannuksia.

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaan O₂-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. O₂-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.

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston 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. 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 M₁;
- ensisijaisesti henkilöiden ja heidän matkatavaroidensa kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot, joissa on kuljettajan istuinpaikan lisäksi yli kahdeksan istuinpaikkaa – ajoneuvoluokat M₂ ja M₃;
- ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 3,5 tonnia – ajoneuvoluokka N₁;
- ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia – ajoneuvoluokat N₂ ja N₃;
- tavaroiden tai henkilöiden kuljettamiseen taikka matkailutarkoituksiin suunnitellut ja rakennetut perävaunut, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia – ajoneuvoluokat O₃ ja O₄;
- 1 päivästä tammikuuta 2022 alkaen kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot – ajoneuvoluokat L3e, L4e, L5e ja L7e, joissa moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm³;
- 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 museoajoneuvot 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 cm³, kun jäsenvaltio on ottanut käyttöön kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevia tehokkaita vaihtoehtoisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, ottaen erityisesti huomioon asiaan liittyvät liikenneturvallisuustilastot 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:

a) M₁- ja N₁-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi;

b) M₁-luokan ajoneuvot, joita käytetään takseina tai ambulansseina, sekä M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvot: yhden vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka vuosi;

c) 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 cm³.

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

Ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta annettavalla valtioneuvoston asetuksella vapautettaisiin määräaikaikatsastusvelvollisuudesta ajoneuvot, joiden käyttöönottovuoden alkamisesta on kulunut 40 vuotta. Vanhojen ajoneuvojen osalta sallittaisiin kansallinen katsastusdirektiivin 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu poikkeus määräaikaikatsastuksista ajoneuvoille, joita ei koskaan tai juuri koskaan käytetä yleisillä teillä. Vapautus ei kuitenkaan koskisi raskaita M₃-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvoja, museoajoneuvoja lukuun ottamatta eikä luvanvaraisessa henkilö- tai tavaraliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, koska näiden usein ammattikäytössä olevien ajoneuvojen ei ole arvioitu olevan vain vähäisellä käytöllä.

Museoajoneuvojen katsastusaikaväliksi tulisi 2 vuotta, silloin kun kyseessä olisi muussa kuin luvanvaraisessa käytössä oleva ajoneuvo. Yli 40-vuotiaat luvanvaraisessa käytössä olevat ajoneuvot ja M₃- N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvot olisi katsastettava katsastusdirektiivin mukaisesti vuosittain ja samalla tavalla kuin saman ajoneuvoluokan tai samassa käyttötarkoituksessa olevat ajoneuvot muutoinkin.

Asetuksen valmistelun yhteydessä on arvioitu myös O₂-luokan perävaunujen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta vapauttamista, koska katsastusdirektiivi ei niiden katsastamista edellytä. Asetusluonnoksen lausuntopalautteen perusteella on luovuttu ehdottamasta O₂-luokan perävaunujen vapauttamista määräaikaikatsastusvelvollisuudesta.

4 Esityksen vaikutukset

Katsastusvelvollisuuden hyötyjä ja kustannuksia on arvioitu kustannushyötyanalyysillä, jonka osatekijät koostuvat vaikutuksista kuluttajille, vaikutuksista katsastusyrittäjille sekä vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön.

Katsastustoiminnasta koituvat hyödyt liittyvät ennen kaikkea liikenneturvallisuuden kohenemiseen ja ympäristöhaittojen vähenemiseen. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat kustannuksia onnettomuuksien osapuolille henkilö- ja materiaali vahinkojen kautta sekä laajemmin yhteiskunnalle muun muassa pelastustoimen, sairaanhoidon, kuntoutuksen ja uudelleen koulutuksen järjestämisen kautta. Kustannuksiksi voidaan laskea myös tuotannon menetykset sekä esimerkiksi liikenneinfrastruktuurille koituvat materiaali vahingot 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

Sillä, että katsastusvelvollisuudesta vapautetaan muut kuin M₃- N₃-, O₃- ja O₄-luokan sekä luvanvaraisessa henkilö- tai tavaraliikenteessä käytettävät yli 40-vuotiaan 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.

Valmistelun aikana on arvioitu myös O₂- luokan perävaunujen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumista. Liikennekäytössä on noin 170 000 O₂-luokan perävaunua. Liikennekäytössä olevista O₂-luokan perävaunuista 35 % on matkailuperävaunuja. O₂-luokan perävaunun kokonaisuudessa on yleisimmän 1000–1500 kg. Nykyisin Suomessa O₂-luokan perävaunut tulevat katsastaa kahden vuoden välein. Ajoneuvon ikääntyessä katsastuksessa hylkäykseen johtavien vikojen määrä lisääntyy noin 2 % vuodessa. O₂-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 O₂-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 O₂-luokan perävaunuja. Perävaunujen tekniset viat eivät ole aineiston mukaan olleet kuolonkolarien taustariskinä. O₂-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-vuotiaasta autoa vuodessa. Henkilövahinko-onnettomuuksissa tämän ikäisiä autoja on osallisena 28 kappaletta vuodessa. Vanhojen autojen ajosuoritetta on arvioitu ajoneuvojen rekisteritiedoista ja katsastuksessa havaittujen mittarilukemien sekä liikenteessä tehtyjen ajoneuvohavaintojen perusteella. Näiden arvioiden perusteella ajoneuvon liikennesuorite vähenee merkittävästi 40 vuoden iässä. Liikenneasioiden rekisterin ajoneuvojen mittarilukematietojen, katsastuksessa todettujen mittarilukematietojen sekä Liikenteen turvallisuusviraston kesä- marraskuussa 2016 liikenteessä tekemien ajoneuvohavaintojen perusteella on arvioitu, että ajokilometrit 40-vuotiailla ajoneuvoilla ovat 1100 kilometriä vuodessa ja 45- ja 50-vuotiailla ajoneuvoilla 550 kilometriä vuodessa. 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 vuosittain keskimäärin 28 henkilövahinko-onnettomuudessa, yhdessä kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on ollut keskimäärin 34 henkilöä vuodessa. Sekä katsastus- että onnettomuustiedot viittaavat siihen, että ylipääntään 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 O₂-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 tarkoittaisi O₂-luokan ajoneuvojen osalta kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrän kasvua 0,17 kappaleella, henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien kasvua 2 kappaleella ja liikennevaikutuksesta korvattavien vahinkojen määrän kasvua 40 kappaleella vuodessa. Vastaavasti muiden kuin raskaiden ja luvanvaraisessa käytössä olevien yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen määrääikaiskatsastusvelvollisuudesta vapauttamisen arvioidaan lisäävän kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrää 0,03 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 yksikköarvoja¹, 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.

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

Käytetyt yksikkökustannukset todennäköisesti yliarvioivat esimerkiksi O₂-ajoneuvoluon onnettomuuskustannuksia.

Katsastusvelvollisuus aiheuttaa autoilijoille kustannuksia katsastusmaksujen, katsastuspaikalle matkustamisen sekä menetetyt vapaa-ajan myötä. Katsastusasemien verkkosivuilta saatujen tietojen perusteella määräaikaiskatsastus maksaa noin 40 euroa. Katsastustoimipaikalle kuljettua matkasta aiheutuvien kustannusten arvioimisessa on käytetty koko maan keskimääräistä katsastusasemalle kuljettua matkaa linnuntietä 19,1 kilometriä, joka perustuu tutkimuksessa autokatsastusalan markkinoiden kehityksestä ja kilpailusta saatuun tulokseen vuodelta 2011². 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 niiden 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 perusteilla katsastusvelvollisuudesta luopumisen yhteiskunnallisia säästöjä on arvioitu aiheutuvan seuraavasti:

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 ₂ -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

5 Valmistelu

Asetus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston, 1 päivästä 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 määräaikaiskatsastuksiin katsastusdirektiivi ei velvoita. Arviomuistio sisälsi esivalmistelun perusteella tehdyt johtopäätökset potentiaalisista muutoksista. Arviomuistiosta pyydettiin lausunnot ajalla 28.6-15.9.2017.

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

Arviomuistiossa katsastettavien ajoneuvoluokkien osalta esitettiin kahta eri muutosehdotusta. Ensimmäiseksi muutosvaihtoehdossa esitettiin, että kevyiden ja raskaiden nelipyörien katsastusvelvollisuus säilytettäisiin ennallaan, mutta museoautojen ja O₂-luokan perävaunujen katsastusvelvollisuudesta luovuttaisiin. Toiseksi toteuttamisvaihtoehdotukseksi esitettiin, että kevyiden nelipyörien katsastusvelvollisuus säilytetään, mutta raskaiden nelipyörien, museoautojen ja O₂-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 museoajoneuvojen ja O₂-luokan perävaunujen osalta valmistelua päätettiin jatkaa siten, että ehdotettiin kustannus-hyötyanalyysin perusteella O₂-luokan perävaunujen ja kaikkien paitsi luvanvaraisessa liikenteessä käytettävien yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen katsastusvelvollisuudesta luopumista. Museoajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumisen sijaan jatkovalmistelussa ehdotusta muutettiin koskemaan muita kuin luvanvaraisessa liikenteessä käytettäviä yli 40-vuotiaita ajoneuvoja, koska arvioiden perusteella todettiin muidenkin ajoneuvojen kuin museoajoneuvojen ajosuorituksen vähenevän merkittävästi 40 vuoden jälkeen, mikä perustelisi näiden ajoneuvojen vapauttamista katsastuksesta katsastusdirektiivin sallimalla tavalla.

Jatkovalmistelussa laadittiin asetusluonnos, jossa esitettiin O₂-luokan perävaunujen ja muiden kuin luvanvaraisessa liikenteessä käytettävien yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumista. Asetusluonnos ilmoitettiin komissiolle teknisten määräysten ilmoitusmenettelyssä direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti (2018/614/FIN).

Asetusluonnoksesta pyydettiin lausunnot ajalla 23.1.-20.2.2019. Lausuntoja saatiin yhteensä 77, joista 41 oli yksityishenkilöiden antamia. Muita lausunnon antaneita tahoja olivat Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenneturva, Poliisihallitus, SF-Caravan ry, FHRA ry, Matkailuajoneuvot ry, Linja-autoliitto ry, Suomen Motoristit ry, Koneyrittäjien liitto ry, Mobilia säätiö, Suomen Matkamersut ry, Onnettomuustutkintainstituutti OTI, Autokatsastajat AK ry, Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet MKM ry, Autohistoriallinen Seura ry, Autotuoajat ja -teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Hippos ry ja Suomen Ravivalmentajat ry, Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto – SAHK ry, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, jn-tarvike, Alberni Oy, Peräahon Kone Ky, Willi's Motors, Tikini Oy, Lapin Caravanhuolto Oy, Suomen Trailertuonti Oy, M-Katsastus Oy, Teohydrauli Oy, Tattarisuon Autokatsastus Oy, Metsänkorjuu Pulkkinen Oy, Oy Testmill Ltd, K1 Katsastajat Oy, A-Katsastus Oy ja Vansport Oy. Sisäministeriö ja Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT Ry ilmoittivat ettei niillä ollut esityksestä lausuttavaa.

Ehdotusta kannattaneet näkivät hallinnollisen taakan pienenevän ja autoilijoiden kustannusten laskevan. Katsastusvelvollisuuden vapautusta yleisesti vastustaneissa lausunnoissa tuotiin esiin katsastuksen ohjausvaikutus ajoneuvojen kunnossapitoon ja se, että vaikka liikenneturvallisuusvaikutukset eivät olisikaan tilastojen perusteella merkittäviä, ei katsastusvelvollisuuden vapauttaminen kuitenkaan parantaisi liikenneturvallisuutta. Lisäksi tuotiin esiin se, ettei katsastuksesta aiheutuvat kustannukset kansalaisille ole esitettyjen ajoneuvojen osalta kuin joitakin kymmeniä euroja. Taloudellisten vaikutusten osalta lukuisat lausujat näkivät ehdotuksen lisäävän kansalaisten eriarvoisuutta. Liikenneturvallisuuden kannalta muutokset nähtiin negatiivisina tai lähes merkityksettöminä.

Annetuista lausunnoista 58:ssä otettiin kantaa yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumista koskevaan ehdotukseen. Näistä 40 oli määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumisen kannalla ja 18 vastaan. Ehdotuksen puolesta lausui 32 yksityishenkilöä, Suomen Matkamersut ry, Finnish Hot Rod Associati-on FHRA ry, Autohistoriallinen Seura ry, Suomen Motoristit ry, Peräahon Kone Ky, Willi's Motors, Mobilia säätiö ja Liikenne- ja viestintävirasto. Ehdotusta vastaan lausui 5 yksityishenkilöä, Liikenneturva, Poliisihallitus, Autokatsastajat AK ry, Autotuojat ja -teollisuus ry sekä Autoalan Keskusliitto ry, Linja-autoliitto ry, Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet MKM Ry, Onnettomuustietoinstituutti OTI, Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto – SAHK ry, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry), A-Katsastus Oy, K1 Katsastajat Oy, Tattarisuon Autokatsastus Oy ja M-Katsastus Oy.

Yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen katsastusvelvollisuudesta luopumista kannattaneet lausunnonantajat toivat esiin erityisesti sen, että koska vanhat ajoneuvot ovat yleensä harrastekäytössä, ne ovat yleensä hyvin huollettuja ja niitä käytetään vähän ja liikenneturvallisuuden kannalta edullisesti kesäaikaan. Näin ollen ajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumisen liikenneturvallisuusvaikutukset nähtiin vähäiseksi. Useassa lausunnossa tuotiin esiin se, että Ruotsissa on käytössä vastaava järjestelmä 50 vuoden rajalla. Joissain lausunnoissa esitettiin myös museoajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumista tai ainakin katsastusvälin harventamista. Esitystä kannattaneet pitivät ehdotusta kulttuurihistoriallisesti kannatettavana.

Joissain lausunnoissa epäiltiin määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumisen mahdollisesti lisäävän kokonaan tai ilman muutoskatsastusta kiellettyjen rakennemuutosten tekemistä ajoneuvoihin. Liikenneturva huomautti hylkäysprosentin olleen vuonna 2016 korkea 16,7 %, minkä ei voida katsoa kertovan katsastusten tarpeettomuudesta. Poliisihallitus katsoi määräaikaikatsastuksen pitävän yllä omistajien intressiä pitää ajoneuvonsa liikennekuntoisena. Useat esitystä vastustaneet lausujat totesivat, että kaikki vanhat ajoneuvot eivät ole harrastekäytössä ja voivat olla huonokuntoisia eikä niiden määräaikaikatsastuksesta tulisi luopua. Osassa ehdotusta vastustaneissa lausunnoissa ehdotettiin ainoastaan museoajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumista.

Annetuista lausunnoista 43:ssä otettiin kantaa O₂-luokan perävaunujen katsastusvelvollisuudesta luopumista koskevaan ehdotukseen. Näistä 9 oli määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumisen kannalla ja 33 vastaan. Puolesta lausui 5 yksityishenkilöä, Liikenne- ja viestintävirasto, Finnish Hot Rod Association FHRA ry, Koneyrittäjien liitto ry, Metsänkorjuu Pulkkinen Oy ja Vansport Oy. Vastaan lausui 12 yksityishenkilöä, Tikini Oy, Teohydrauli Oy, Suomen Trailertuonti Oy, Oy Testmill Ltd, Lapin Caravanhuolto Oy, Alberni Oy, Suomen Hippos ry sekä Suomen Ravivalmentajat ry (yhteinen lausunto), Matkailuajoneuvotuojat ry, jn-tarvike, Tattarisuon Autokatsastus Oy, M-Katsastus Oy, K1 Katsastajat Oy, A-Katsastus Oy, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry), Onnettomuustietoinstituutti OTI, Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet MKM Ry, Autotuojat ja -teollisuus ry sekä Autoalan Keskusliitto ry, Autokatsastajat AK ry, Poliisihallitus, Liikenneturva. SF-CARAVAN ry:n lausunnossa ei nimellisesti kannatettu tai vastustettu ehdotusta, vaan tuotiin esiin muun muassa se, että katsastuksesta vapauttaminen ei ainakaan parantaisi liikenneturvallisuutta ja liikennevalvonnan merkitys ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnassa lisääntyisi.

O₂-luokan perävaunujen määräaikaikatsastusvelvollisuuden vapautusta koskevaa ehdotusta pidettiin liikenneturvallisuutta vaarantavana ehdotuksena. Liikenneturva, Poliisihallitus, Suomen Hippos ja K1-katsastajat huomauttivat luokan perävaunujen käyttämisestä eläinkuljetuksiin ja, että noin joka toisessa katsastetuista luokan vaunuista todettiin vuonna 2016 vikaHAVainto, joka

johti hylkäykseen näistä noin joka toisessa. Poliisihallitus toi esiin sen, että O₂-luokan perävaunuja käytetään ajoittain myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Liikenneturva ja Poliisihallitus totesivat tien päällä tapahtuvan valvonnan olevan huonosti soveltuvaa perävaunujen jarrujen kunnon ja muiden tarkastuskohteiden valvontaan. Poliisihallitus, Onnettomuustutkintainstituutti ja Testmill Oy totesivat perävaunujen jarrujen jumittavan satunnaisen käytön tuloksena ja määräaikaikatsastuksen olevan tehoste vaunujen kunnon ylläpidossa. Muutamassa ehdotusta vastustaneessa lausunnossa esitettiin määräaikaikatsastusvelvollisuuden laajentamista myös O₁-luokan perävaunuihin. Useassa lausunnossa todettiin O₂-luokan ajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumisen siirtävän vastuuta ajoneuvon omistajan ja kuljettajan vastuulle. Joissakin ehdotusta vastustaneissa lausunnoissa tuotiin lisäksi esiin se, että O₂-luokan perävaunuja vuokrataan jonkin verran eikä käyttäjällä näissä tapauksissa ole juurikaan mahdollisuutta vaikuttaa ajoneuvon kuntoon.

Lausuntopalautteen perusteella valmistelussa päädyttiin luopua O₂-luokan perävaunujen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumista koskevasta ehdotuksesta. Voimassa olevan katsastusdirektiivin 20 artiklan mukaan komissio antaa viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2019 Euroopan parlamentille ja neuvostolle riippumattomiin tutkimuksiin perustuvan kertomuksen kevyiden perävaunujen sekä kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen direktiivin soveltamisalaan sisällyttämisen tehokkuudesta. Näin ollen O₂-luokan perävaunujen määräaikaikatsastusvelvollisuuden muutoksia voi olla tarkoituksenmukaisempaa arvioida myöhemmin komission kertomuksen johtopäätösten perusteella.

Yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen osalta päädyttiin ehdottamaan määräaikaikatsastusvelvollisuuden pysyttämistä lisäksi sellaisille M₃-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvoille, jotka eivät ole museoajoneuvoja. Nämä ovat monesti ammattikäytössä ja niissä kuljetetaan suuria massoja, mistä syystä on perusteltua olettaa niiden olevan harrasteajoneuvoja tiheämmässä käytössä ja niiden liikennekelpoisuuden valvonnalle määräaikaikatsastuksin olevan perusteita. Etenkin perävaunujen käyttöikä on pitkä, minkä vuoksi yli 40-vuotiaita raskaita perävaunuja on runsaasti. Asetusehdotukseen tehtyjen muutosten johdosta asetusluonnoksesta pyydetään uudelleen lausunnot ajalla 2.7.- 23.8.2019.

6 Yksityiskohtaiset perustelut

1 §. Soveltamisala. Voimassa olevaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettua valtioneuvoston asetusta vastaavasti asetuksella säädettäisiin tarkemmin määräaikaikatsastuksista, 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 asetus annettaisiin. Ajoneuvolaissa ja asetuksessa viitatussa unionissa liikenneajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevasta teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/47/EU taas määritellään hyötyajoneuvot, joihin direktiiviä sovelletaan.

2 §. Määräaikaikatsastusvelvollisuus. Voimassa olevan liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:n 1 ja 2 momentin 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 käytettäviä T1b-, T2b- ja T3b-luokan traktoreita sekä muita auton perävaunuja kuin kevyitä perävaunuja (O₂-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvot).

Asetusehdotuksen 2 § 1 momentti katsastusvelvollisista ajoneuvoista vastaisi voimassa olevan asetuksen 3 §:n 1 ja 2 momentin säännöksiä katsastusvelvollisista ajoneuvoista. Katsastusvelvollisuus koskisi vastaavia ajoneuvoluokkia vastaavia ajoneuvoluokkia, kuten L5-luokan neli-pyöriä. Katsastusvelvollisten traktoreiden osalta täsmennettäisiin, että se koskee luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettäviä T1b-, T2b- ja T3b-luokan traktoreita.

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 aggregaattivaunut.

Pykälän 3 momentin mukaan ajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuus päättyisi, kun ajoneuvon käyttöönottovuoden alkamisesta on kulunut 40 vuotta. 40-vuotias ajoneuvo vapautuisi katsastusvelvollisuudesta vasta määräaikaikatsastuksen suorittamisen jälkeen. Samoin ulkomailta tuotava 40 vuotta täyttänyt ajoneuvo, jota ei siellä olisi koskenut määräaikaikatsastusvelvollisuus tai jota ei olisi katsastettu, tulisi katsastaa määräaikaikatsastusvelvollisuudesta vapautuakseen. Käytettävissä olevien tietojen perusteella on arvioitu, että 40-vuoden jälkeen ajoneuvojen käyttö on hyvin vähäistä ja ajoneuvojen teknisistä vioista aiheutuvat liikenneonnettomuusriskit ovat pienet. Tämän vuoksi lähinnä yksityisessä käytössä olevien yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastusvelvollisuudesta luopumista on pidetty perusteltuna.

Määräaikaikatsastusvelvollisuuden päättyminen ei kuitenkaan koskisi luvanvaraisessa liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja kuten takseja eikä M₃-luokan linja-autoja, N₃-luokan kuorma-autoja eikä, O₃- tai O₄-luokan perävaunuja, vaan ne olisivat aina määräaikaikatsastusvelvollisia. Kuitenkin muussa kuin luvanvaraisessa käytössä oleva M₃-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan museoajoneuvo vapautuisi katsastusvelvollisuudesta 40-vuoden ikäisenä. Luvanvaraisessa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen voidaan olettaa olevan yksityistä käyttöä suuremmalla käytöllä. Lisäksi O₃- ja O₄-luokan ajoneuvoja ei liikenteen palveluista annetun lain muutoksen (HE 157/2018 vp) jälkeen tarvitse enää merkitä rekisteriin luvanvaraiseen käyttöön, vaikka ajoneuvoa käytettäisiin luvanvaraisessa tavaraliikenteessä. On kuitenkin perusteltua säilyttää niiden katsastusvelvollisuus, koska tällaisia yli 40-vuotiaita ajoneuvoja on liikenteessä käytössä runsaasti. Vuonna 1978 tai aiemmin käyttöönotettu O₃- ja O₄-luokan perävaunuja on tällä hetkellä liikennekäytössä arviolta 700, joista museoajoneuvoja on reilut 50. Vuonna 1978 tai aiemmin käyttöönotettuja N₃-luokan kuorma-autoja on tällä hetkellä liikennekäytössä arviolta 600, joista arviolta puolet on museoajoneuvoja.

3 §. Määräaikaikatsastuksen aikaväli. Määräaikaikatsastuksen aikaväleistä säädettäisiin pääosin voimassa olevaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:n 2 momenttia vastaavasti. Pykälän 2 kohdassa täsmennettäisiin luvanvaraisella liikenteellä tarkoitettavan taksiliikennettä ja 3 kohdassa tarkoitettavan luvanvaraista tavaraliikennettä traktoreiden osalta. Pykälän 1 ja 4 kohdista jätettäisiin pois maininta erikoisautosta, jollaisia ei ole voinut saada rekisteriin enää vuoden 1993 jälkeen. Erikoisautot on määriteltävissä voimassa oleviin ajoneuvoluokkiin kuuluviksi ja koska ne ovat ikänsä vuoksi käytännössä aina katsastettava vuosittain, ennen kuin ne mahdollisesti vapautuisivat 40 vuoden ikäisenä määräaikaikatsastusvelvollisuudesta esitetyn 2 §:n 3 momentin mukaisesti.

Voimassa olevan asetuksen 3 §:n 2 momentin g ja h kohdan mukaan museoajoneuvot on tullut katsastaa joko kahden tai neljän vuoden välein riippuen siitä, onko museoajoneuvo otettu käyttöön ennen vuotta 1960 vai sen jälkeen. Katsastuksen aikaväli on ollut sama sekä taksiliikenteessä käytettäville, että yksityisessä käytössä oleville ajoneuvoille.

Muiden kuin luvanvaraisessa liikenteessä käytettävien alle 40-vuotiaiden museoajoneuvojen katsastusaikaväli olisi jatkossa 2 vuotta. Luvanvaraisessa liikenteessä käytettävien museoajoneuvojen katsastusaikavälit yhtenäistettäisiin muiden saman ajoneuvoluokan luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävien ajoneuvojen kanssa. Näin ollen esimerkiksi taksiliikenteessä käytettävät museoajoneuvot olisi katsastettava vuosittain. Siirtymäsäännöksen mukaan ennen vuotta 1960 käyttöön otettuun museoajoneuvon ja luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävän museoajoneuvon asetuksen voimaantuloa seuraava katsastus olisi tehtävä ennen asetuksen voimaantuloa suoritettuna katsastuksen perusteella määräytyneeseen määräaikaan mennessä, jonka jälkeen noudatettaisiin asetuksen katsastusaikaväliä.

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 kunnon tarkastus tai todettu vastaava tarkastus suoritetuksi ETA-valtiossa, oikeuttaa käyttämään ajoneuvoa liikenteessä ajoneuvon kunnon tarkastuksen ajankohtaa seuraavaan tämän asetuksen 3 §:n 1 momentin mukaisesti määräytyvään viimeiseen katsastuspäivään. Säännös täyttää katsastusdirektiivin 8 artiklan 3 kohdan vaatimuksen, jonka mukaan silloin, 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 hyväksytyyn määräaikaikatsastuksen ja 3 §:n 1 momentin 1–5 kohdassa tarkoitettun viimeisen katsastuspäivän välinen aika taikka edellisen hyväksytyyn määräaikaikatsastuksen ja mainitun momentin 6 ja 7 kohdassa tarkoitettun viimeisen katsastuspäivän välinen aika. Ajoneuvon voisi siis tuoda katsastukseen edellisen määräaikaikatsastuksen jälkeen vapaasti valittavana ajankohtana, kuitenkin viimeiseen katsastuspäivään mennessä. Viimeinen katsastuspäivä määräytyisi hyväksytyyn määräaikaikatsastuksen päivämäärän perusteella.

Jottei katsastusajankohta toistuvasti siirtyisi kohti aikaisempaa tai myöhäisempää ajankohtaa, säädettäisiin 2 momentissa nykytilaa vastaavasti 30 vuorokauden ajasta 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 ajo-

neuvolain 75 tai 85 §:n nojalla valvontakatsastukseen määrätyn ja käyttökiellossa olevan ajoneuvon kuljettamista. Pykälässä säädetyn estämättä asetuksen 7 §:ssä säädettäisiin kuitenkin ajoneuvon käyttämisestä liikenteessä silloin, kun määräaikaikatsastus on jouduttu keskeyttämään. Samoin asetuksen 10 §:ssä säädettäisiin erikseen katsastuksessa hylätyn ajoneuvon käyttämisestä.

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 säädetynä katsastusaikana.

7 §. Määräaikaikatsastuksen keskeyttäminen. Ajoneuvolain 52 §:n mukaan ajoneuvon määräaikaikatsastusta ei 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 vakuutusentottaja on vaihtunut tai jos tuomioistuimella 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 tosittteen 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 ajoneuvo olisi muutostarkastettava. Säännöksen sanamuotoa selkeytettäisiin voimassa olevasta siten, että muutostarkastusvelvollisuuden osalta viitattaisiin ajoneuvolain 61 §:ssä säädettyihin tilanteisiin. Ajoneuvolain 61 §:n mukaan muutostarkastusvelvollisuus koskee ajoneuvoa, jonka rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu olennaisesti tai johon on liitetty tai josta on poistettu osia tai varusteita, jotka muuttavat merkittävästi ajoneuvon ominaisuuksia tai käyttötarkoitusta. Ajoneuvo on lain 61 §:n mukaan esitettävä muutostarkastukseen myös, jos ajoneuvon kohdistuvan veron tai maksun edellytykset muuttuvat taikka ajoneuvon luokittelu- tai alaluokittelutieto ei enää pidä paikkaansa. Voimassa olevaa asetusta vastaavasti määräaikaikatsastuksessa saa asetuksen 2 momentin mukaan määräaikaikatsastusta keskeyttämättä kuitenkin oikaista ajoneuvon rekisteritietojen vähäisen, todennäköisesti rekisteröinnissä syntyneen virheen sekä korjata sellaiset tiedot, joiden muuttaminen ei edellytä muutostarkastusta.

Määräaikaikatsastus olisi pykälän 3 momentin 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 katsastukseen esittäneestä 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. Säännökseen täsmennettäisiin, että kyse tulee olla ajoneuvon katsastukseen esittäneestä henkilöstä riippumaton syy eikä ajoneuvon haltijasta riippumaton syy, joskin ajoneuvon haltija voi olla myös ajoneuvon katsastukseen esittänyt henkilö.

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. Säännökseen täsmennettäisiin, että tarraa ei saisi myöskään peittää ennen kuin määräaikaikatsastus on hyväksytty tai ajoneuvolain 56 §:n 2 momentissa tarkoitetun merkittävän ympäristöhaitan vuoksi määrätty ajokielto poistettu katsastuksessa.

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 siinä tapauksessa, että jälkitarkastuksessa ajoneuvon muissa kuin määräaikaikatsastuksessa tai edellisessä jälkitarkastuksessa todetuissa tarkastuskohteissa epäillään olevan sellainen vika tai puutteellisuus, jonka vuoksi ajoneuvo olisi määrätävä ajokieltoon, jälkitarkastuksessa on tarkastettava myös tällainen tarkastuskohde. Ajokieltoon johtavat viat tai puutteellisuudet 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 tarkastuskohde, jossa epäillään olevan liikenneturvallisuutta vaarantava tai ympäristöön vaikuttava vika tai puutteellisuus, riippumatta siitä, onko sitä havaittu aikaisemmassa tarkastuksessa.

10 §. Oikeus käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa. Voimassa olevan asetuksen 14 §:ää vastaavasti asetuksen 10 §:ssä säädettäisiin säädettyssä 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 (320/2017) kumotun ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) nojalla ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista annetun valtioneuvoston asetuksen (1116/2003) 19 §:n säännöstä katsastustoimipaikan määräaikaikatsastuksesta rekisteriin tallennettavista tiedoista. Säännöksen sanamuotoa muutettaisiin ja siihen lisättäisiin säännös määräaikaikatsastuksen keskeyttämiseen liittyvien tietojen tallentamisesta.

12 §. Pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, kytkentälaitteiden ja nopeudenrajoittimien tarkastuspaikka. Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 5 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan 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 sähköohjattujen paineilmajarrujen suorituskyvyn ja jarrutehon tarkastuksia sekä niihin kuuluvia jarrujen yhteensovittamisen tarkastuksia, vetokytkinlaitteen tarkastuksia sekä nopeudenrajoittimen toiminnan tarkastuksia. Voimassa olevasta pykälästä poiketen pykälässä käytettäisiin termin vetokytkinlaite sijaan termiä kytkentälaite, joka on vakiintunut termi ajoneuvolaissa ja tieliikennelaissa. Samoin täsmennettäisiin, että pykälän säännökset koskevat sähköohjattujen jarrujen tarkastuksen sijaan sähköohjattuja paineilmajarrujen tarkastamista.

Edellytyksenä olisi 2 momentin mukaan nykytilaa vastaavasti, että pakokaasupäästöjen, kytkentälaitteen ja nopeudenrajoittimen tarkastuspaikka tekee ennen toiminnan aloittamista ilmoituksen Liikenne- ja viestintävirastolle. Paineilmajarrujen tai sähköohjattujen paineilmajarrujen suorituskyvyn ja jarrutehon tarkastuksia sekä niihin kuuluvia jarrujen yhteensovittamisen tarkastuksia saisi suorittaa vain tarkastuspaikka, joka on liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (1196/2018) 3 §:ssä tarkoitetun 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 katsastustoimipaikalla tehdyn pakokaasupäästöjen tarkastamisen voidaan katsastuksessa todeta tehdyn tarkastusmenetelmiä koskevien vaatimusten mukaisesti. Ajoneuvolain nojalla pakokaasupäästöjen tarkastamisesta määräaikaikatsastuksessa on annettu Liikenteen turvallisuusviraston määräykset (Ajoneuvon määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteet; TRAFI/664120/03.04.03.00/2018), joita tulee noudattaa pakokaasupäästöjen tarkastuksessa myös ilman katsastuslupaa suoritettavassa tarkastuksessa.

Muilta osin pykälä vastaisi voimassa olevaa 17 §:ää.

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 suoritettava tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa. Pykälän 3 momentin säännöksen sanamuotoja muutettaisiin muun muassa liikenneasioiden rekisterin nimen osalta voimassa olevan 18 §:n 3 momenttiin verrattuna säännösten sisällön pysyessä samana.

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 teknisen tienvarsitarkastuksen

sisällöstä. 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 esittämistä.

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 direktiivin 2014/47/EU 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti kuljettajalle teknisestä tienvarsitarkastuksesta annettavasta raportista. Asetuksen pykälässä säädetäisiin ajoneuvolain 73 §:n nojalla, että raportista on käytävä ilmi vähintään direktiivin 2014/47/EU liitteessä IV tarkoitetut asiat. Mainitun direktiivin liitteessä määritellään teknisestä tienvarsitarkastuksesta annettavan raportin muoto, jonka kaavan Liikenne- ja viestintävirasto asetuksen 2 momentin mukaan vahvistaisi. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa siitä, 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 säädetäisiin nykytilaa vastaavasti, että jos ajoneuvo on määrätty ajokieltoon, on siitä tehtävä merkintä katsastus- tai rekisteröintitodistukseen taikka liikenneasioiden rekisteriin sekä toimitettava haltuun otetun rekisteröintitodistus tai rekisterikilvet ajoneuvon omistajan tai haltijan ilmoittamaan katsastustoimipaikkaan. Katsastustoimipaikka antaa rekisterikilvet ja mahdollisesti haltuun otetun rekisteröintitodistuksen takaisin ajoneuvon haltijalle tai omistajalle hyväksytyt 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-, säilytys- tai katsastuspaikalle sekä se, kuinka kauan lupa on voimassa.

Pykälän 4 momentissa säädetäisiin 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 yhteispiste, joka varmistaa 18 artiklan nojalla toteutettujen toimien koordinoinnin muiden jäsenvaltioiden nimeämien yhteispisteiden kanssa, toimittaa 20

artiklassa tarkoitetut 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, Tullin 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 pykälän 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 tai käyttöön otetun 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 yhdenmuikaisten 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 annettulla todistuksella tai moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU 10 artiklassa tarkoitetulla todisteella, joka on ajoneuvolain 58 §:n 2 momentin mukaan voimassa Suomessa.

19 §. *Voimaantulo.* Asetus tulisi voimaan 20 päivänä toukokuuta 2020. Koska voimassa olevaa, 19 päivänä joulukuuta 2002 annettua liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettua valtioneuvoston asetusta tulisi muuttaa kaikkien pykälien osalta, esitetään asetuksella kumottavaksi voimassa oleva mainittu aset.

20 §. *Siirtymäsäännökset.* Muussa kuin luvanvaraisessa liikenteessä käytettävät yli 40-vuotiaat ajoneuvot vapautuisivat määräaikaikatsastusvelvollisuudesta, jos määräaikaikatsastus olisi suoritettu asetuksen voimaan tulon jälkeen. Ennen vuotta 1960 käyttöönotettua museoajoneuvon voimaantuloa seuraava katsastus olisi suoritettava kumottavan asetuksen 3 §:n 2 säännöksen mukaisesti. Kumotun asetuksen 3 §:n 2 momentin h kohdan mukaan ennen 1 päivää tammiukuuta 1960 käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot on esitettävä määräaikaikatsastukseen neljän vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä.

Luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävän museoajoneuvon asetuksen voimaantuloa seuraava katsastus olisi tehtävä ennen asetuksen voimaantuloa suoritettuna katsastuksen perusteella määräytyneeseen määräaikaan mennessä, jonka jälkeen noudatettaisiin asetuksen katsastusaikaväliä.

7 Valtuus

Valtioneuvoston asetuksen 2-5 ja 18 §:n säännökset annettaisiin ajoneuvolain 51 §:n nojalla, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella säädetään katsastuksen määräajoista ja siitä, mitä moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja perävaunuja määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee sekä ajoneuvon, jota ei ole säädettyyn määräaikaan mennessä hyväksytty määräaikaikatsastuksessa, käyttämisestä rajoitetusti liikenteessä. Saman pykälän 3 momentin mukaan ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon määräaikaikatsastuksesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

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, kytkentälaitteiden 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.