

# Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (1245/2002) 6–8 ja 15 §, sellaisina kuin ne ovat, 6 ja 15 § asetuksessa 541/2015, 7 § asetuksessa 196/2014 sekä 8 § asetuksissa 987/2003 ja 1217/2011,  
*muutetaan* 3 § ja 4 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä on 3 § osaksi asetuksissa 113/2008 ja 237/2009, sekä *lisätään* 4 §:n 2 momentti, jolloin nykyinen 2–4 momentti siirtyvät 3–5 momentiksi, seuraavasti:

## 3 §

### Määräaikaikatsastusvelvollisuus

- Ajoneuvolain 51 §:ssä tarkoitettu määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee autoja (M- ja N-luokan ajoneuvot), kevyitä nelipyöriä (L6e-luokan ajoneuvot), nelipyöriä (L7e-luokan ajoneuvot), traktoreita (T-luokan ajoneuvot) sekä muita auton perävaunuja kuin kevyitä perävaunuja (O<sub>2</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvot).
- Edellä 1 momentissa tarkoitettut ajoneuvot on esitettävä määräaikaikatsastukseen seuraavasti:

ajoneuvoluokka:	Määräaikaikatsastus on suoritettava:
a) linja- ja kuorma-autot (M <sub>2</sub> -, M <sub>3</sub> -, N <sub>2</sub> - ja N <sub>3</sub> -luokka), O <sub>3</sub> - ja O <sub>4</sub> -luokan perävaunut, erikoisautot, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia sekä sairasautot	ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta
b) luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot (M <sub>1</sub> -luokka), pakettiautot (N <sub>1</sub> -luokka), kevyet nelipyörät (L6e-luokka) sekä nelipyörät (L7e-luokka)	Jos ajoneuvoa käytetään luvanvaraisessa henkilöliikenteessä, tulee ajoneuvo olla katsastettu vuoden sisällä siitä, kun ajoneuvoa käytetään kyseiseen tarkoitukseen
c) luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät T1b-, T2b- ja T3b-luokan traktorit	ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta

d) yksityiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot ja muut M1-luokan ajoneuvot kuin sairausautot, pakettiautot (N <sub>1</sub> -luokka) ja sairausautoja lukuun ottamatta erikoisautot, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, kevyet nelipyörät (L6e-luokka) sekä nelipyörät (L7e-luokka)	ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli kymmenen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta
e) O <sub>2</sub> -luokan perävaunut	ensimmäisen kerran viimeistään kalenterivuoden loppuun mennessä sinä vuonna, jolloin käyttöönottopäivästä on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein
f) 1 päivänä tammikuuta 1960 tai sen jälkeen käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot	kahden vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä
g) ennen 1 päivää tammikuuta 1960 käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot	neljän vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä

3. Rekisteröintikatsastus, jonka yhteydessä on suoritettu ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen (1244/2002) 21 §:ssä tarkoitettujen määräaikaiskatsastuksessa tarkastettaviksi säädettyjen kohteiden kunnon tarkastus tai todettu vastaava tarkastus suoritetuksi ETA-valtiossa, oikeuttaa käyttämään ajoneuvoa liikenteessä ajoneuvon kunnon tarkastuksen ajankohtaa seuraavan 4 §:n 1 ja 2 momentin mukaisesti määräytyvän määräaikaiskatsastusajan päättymiseen.

#### 4 §

##### Määräaikaiskatsastusaika

1. Ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen katsastusaikana, joka käsittää 3 §:n 2 momentin a–d kohdassa tarkoitetun viimeisen katsastuspäivän ja sitä edeltävän kuukauden ajanjakson taikka ajanjakson kalenterivuoden alusta mainitun momentin e–g kohdassa tarkoitettuun viimeiseen katsastuspäivään. Katsastusaikana tai kuukauden sen jälkeen katsastuksessa hyväksytyn ajoneuvon katsastusajankohta ei muutu.

2. Yli kuukauden 3 §:n 2 momentin a–d kohdassa tarkoitettua viimeistä katsastuspäivää aiemmin tai myöhemmin määräaikaiskatsastuksessa hyväksytty ajoneuvo on esitettävä seuraavilla kerroilla määräaikaiskatsastukseen katsastusaikana, joka käsittää edellistä katsastuspäivämäärää vastaavan viimeisen katsastuspäivän ja sitä edeltävän kuukauden ajanjakson.

---

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018.

Sen 3 §:n ja 4 §:n 1 ja 2 momentti tulee kuitenkin voimaan vasta 20 päivänä toukokuuta 2018.

Traktori, jonka 4 §:n mukainen määräaikaikatsastusaika on 20 päivänä toukokuuta 2018 ja 1 päivänä heinäkuuta 2018 välisenä aikana, voitaisiin kuitenkin esittää katsastukseen viimeistään 10 päivänä heinäkuuta 2018.

Katsastusajan pituuden 4 §:n 1 momentin mukainen muuttuminen neljästä tai kuudesta kuukaudesta yhteen kuukauteen ei koske niitä kalenterivuoden 2018 aikana päättyviä katsastusaikoja, jotka on merkitty ajoneuvorekisteriin aiemmin suoritettun katsastuksen perusteella ennen 1 päivää tammikuuta 2018.

# Perustelumuistio

## Yleistä

Ehdotetut muutokset liittyvät EU:n liikennekelpoisuuspakettiin sisältyvien säädösten implementointiin sekä hallitusohjelman mukaiseen tavoitteeseen purkaa turhaa sääntelyä ja byrokratiaa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit 2014/45/EU (*katsastusdirektiivi*), 2014/46/EU (*rekisteröintidistusdirektiivi*) ja 2014/47/EU (*tienvarsitarkastusdirektiivi*) annettiin 3 päivänä huhtikuuta 2014. Kansallisesti direktiivin mukainen lainsäädäntö on annettava 20 päivään toukokuuta 2017 mennessä ja lainsäädännön on oltava voimassa 20 päivään toukokuuta 2018 mennessä. Huomattava osa direktiivien muutoksista ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön, sillä niistä on säädetty jo ennen direktiivien antamista.

Samassa yhteydessä on tarkasteltu myös kansallisen lainsäädännön tarkoituksenmukaisuutta sekä sen suhdetta EU-direktiiveihin. Samassa yhteydessä esitetään muutoksia myös ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettuun lakiin (957/2013), tieliikennelakiin (267/1981) ja ajoneuvolakiin (1090/2002).

Lainsäädäntöhankkeen yhteydessä on tarkasteltu katsastusdirektiivin moottoripyöriä koskevien uusien vaatimusten täytäntöönpanoa. Samoin on tarkasteltu traktoreita koskevien katsastusvaatimusten täytäntöönpanoa. Uudessa katsastusdirektiivissä asetetaan aiempaan katsastusdirektiiviin verrattuna lisää vaatimuksia katsastajille, katsastustoimipaikoille ja -laitteille sekä valvonnalle. Direktiivissä annetaan myös nykyistä enemmän joustoa tarkastusmenetelmiin ja se edellyttää myös kansallisen sääntelyn täsmentämistä.

Suomessa on säädetty direktiivin vaatimuksia tiheimmästä katsastusaikavälistä sekä laajemmasta katsastusvelvollisuudesta jarrullisten kevytperävaunujen, nelipyörien ja kevyiden nelipyörien osalta.

## Muutokset suhteessa voimassa olevaan asetukseen

Asetuksella säädettäisiin traktoreiden määräaikaiskatsastuksesta. Tällä hetkellä määräaikaiskatsastusvelvollisuus ei koske Suomessa traktoreita lainkaan. Jatkossa luvanvaraisessa liikenteessä käytettävät traktorit tulisi katsastaa ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen kahden vuoden välein.

Velvollisuus määräaikaiskatsastaa takseina käytettävät ajoneuvot vuosittain ulotettaisiin koskemaan muitakin ajoneuvoja kuin henkilöautoja. Muutoksella ennakoidaan liikennekaari-lakiuudistuksen myötä tulevia muutoksia, jonka myötä taksiliikenteessä voitaisiin käyttää muitakin ajoneuvoja kuin henkilöautoja.

Yksityiskäytössä olevien henkilöautojen, pakettiautojen, erikoisautojen, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, kevyiden nelipyörien sekä nelipyörien määräaikaiskatsastuksen katsastusaikaväliä muutettaisiin nykyisestä. Jatkossa kyseiset ajoneuvot olisi määräaikaiskatsastettava ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen kahden vuoden välein, yli kymmenen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin vuosittain.

Rekisteröintikatsastuksessa suoritettu tai todettu ajoneuvon kunnan tarkastus ei jatkossa oikeuttaisi käyttämään ajoneuvoa liikenteessä kauempaa kuin tavanomainen määräaikaikatsastus.

Asetuksen 3 §:n 2 momentin a–e kohdissa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien osalta viimeinen katsastuspäivä määräytyisi nykykäytännöstä poiketen ensimmäisen katsastuskerran jälkeen edellisen katsastuspäivän, eikä käyttöönottopäivän mukaan.

Voimassa olevan asetuksen 6, 7 ja 8 § kumottaisiin ja niiden sisältö siirrettäisiin osin ajoneuvolain 53 §:ään ja osin Liikenteen turvallisuusviraston määräykseen.

Moottoripyörien määräaikaikatsastusvelvollisuuden osalta ei esitetä tässä yhteydessä muutoksia nykytilaan. Moottoripyörien liikenneonnettomuuksissa tekninen vika on aiheuttavana tekijänä harvoin, eikä moottoripyörien katsastamisella näyttäisi olevan kansainvälisen vertailuaineiston perusteella selkeää liikenneturvallisuutta lisäävää vaikutusta. Direktiivin veloitteiden täyttämiseksi on tarkasteltava katsastusvelvollisuutta kevyempiä vaihtoehtoisia tapoja edistää liikenneturvallisuutta.

Jarrullisten kevytperävaunujen, nelipyörien ja kevyiden nelipyörien määräaikaikatsastusvelvollisuuden osalta ei esitetä tässä yhteydessä muutoksia. Näiden katsastusvelvollisuutta tullaan tarkastelemaan myöhempien katsastuslainsäädännön uudistusten yhteydessä.

## **Ehdotuksen vaikutukset**

Luvanvaraisessa tavarankuljetuksessa käytettävien traktoreiden katsastusvelvollisuus koskettaa todennäköisesti hyvin pientä joukkoa traktoreiden omistajia. Tällä hetkellä voimassa olevia traktoriliikennelupia on noin 2 500. Liikennekaaren myötä luvanvaraisuuden raja kuitenkin nousisi nykyisestä ja tämän seurauksena katsastusvaatimus ei koskisi nykyistä kalustoa.

Traktoreita, joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, on tällä hetkellä käytössä vain hyvin vähän. Ensimmäiset tällaiset traktorit ovat tulleet tänä vuonna Suomen markkinoille. Tulevaisuudessa markkinoilla tulee olemaan erilaisia yli 60 kilometriä tunnissa kulkevia traktoreita, joiden tekniset vaatimukset ja käyttö ovat samankaltaisia kuin kuorma-autoilla. Raskaiden ja nopeiden jatkuvasti tiellä liikkuvien ajoneuvon kunnan valvonta on tärkeää liikenneturvallisuuden kannalta.

Katsastusvelvollisuus aiheuttaisi tällaisten traktoreiden omistajille jonkin verran kustannuksia, jotka kuitenkin ovat hyvin pieniä suhteessa ajoneuvojen arvoon ja liiketoiminnan muihin kustannuksiin. Tavarankuljetusliiketoiminnassa käytettävät traktorit liikkuvat oletettavasti keskimääräistä enemmän yleisillä teillä, joten näiden liikennekelpoisuuden valvonnalla voi olla pieni liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus. Kokonaisuutena arvioituna luvanvaraisessa tavarankuljetuksessa käytettävien traktoreiden katsastusvelvollisuuden vaikutukset jäävät hyvin pieniksi.

Yksityiskäytössä olevien henkilöautojen, pakettiautojen, erikoisautojen, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, kevyiden nelipyörien sekä nelipyörien määräaikaikatsastuksen katsastusaikavälin muutoksella olisi merkittäviä vaikutuksia ajoneuvojen omistajille, katsastusyrittäjille ja katsastajille. Muutoksella olisi todennäköisesti jonkin verran vaikutuksia ajoneuvojen kuntoon ja sen myötä myös liikenneturvallisuuteen.

Esitettyssä mallissa vuosittain tehtävien katsastusten määrä vähenisi noin 580 000 määräaikaikatsastuksella. Määrä on merkittävä, sillä määräaikaikatsastuksia tehdään tällä hetkellä noin 2,6 miljoonaa vuosittain.

On perusteltua olettaa, että kuluttajien kokema yksityinen arvo katsastustoimintaa kohtaan on hyvin vähäinen, sillä katsastusmarkkinoita ei ole tähän mennessä syntynyt ilman velvoittavaa lainsäädäntöä. Tällöin katsastusmaksuista ja katsastustoimintaan liittyvistä transaktiokustannuksista aiheutuu väistämättä kuluttajien hyvinvoinnin vähenemistä. Transaktiokustannuksista etenkin etsintäkustannukset, kuten matkustaminen katsastuspaikalle ja menetetty vapaa-aika, ovat merkittävässä roolissa katsastusten yhteydessä. Katsastusten määrän väheneminen 580 000:lla toisi kuluttajille arviolta 24 miljoonan euron vuosittaiset säästöt katsastusmaksuista. Kuluttajien aikasäästöstä ja katsastusasemalle matkustamisen vähenemisestä seuraisi kuluttajille arviolta 14 miljoonan euron säästö. Säästö olisi siis noin 65 euroa yhtä vähentynyttä katsastusta kohden.

Katsastusmäärien väheneminen pienentäisi vastaavasti katsastusyrittäjien liikevaihtoa kyseisellä 24 miljoonalla vuosittain. Katsastusyrittäjien keskimääräisen liikevoittoprosentin mukaan arvioituna tämä tietäisi noin 4,5 miljoonan euron voittojen vähenemistä.

Suomessa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet. Vuoden 2013 tutkinnoissa (Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuskomitean vuosiraportti 2013) havaittiin, että yhdeksässä prosentissa liikenneonnettomuuksissa osallisena olleista autoista oli sellaisia teknisiä vikoja, joiden arvioitiin vaikuttaneen onnettomuuden syntyyn. Välittömistä riskitekijöistä liikkumisvälineeseen liittyvä äkillinen tapahtuma oli mukana yhdessä prosentissa onnettomuuksia. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat usein sellaisia, että niihin on kerääntynyt useita muitakin riskitekijöitä, eikä tutkintojen perusteella voida suoraan tehdä johtopäätöstä siitä, että kaikissa liikenteessä olevissa ajoneuvoissa esiintyisi yhtä usein onnettomuuksien syntyyn vaikuttavia vikoja.

Kansainvälisissä tutkimuksissa on kuitenkin päädytty suuruusluokaltaan vastaavan kaltaisiin osuuksiin teknisten vikojen osuudesta onnettomuuksien riskitekijöinä. Saksassa tehdyssä tutkimuksessa havaittiin teknisiä vikojen vaikuttaneen onnettomuuksien syntyyn 2,5–9,1 prosentissa kaikista tutkituista onnettomuuksissa. Saksalaisessa Autofore 2007 -tutkimuksessa on arvioitu 60 prosenttia sellaisista onnettomuuksista, joiden taustalla vaikuttaa tekninen vika, olevan estettävissä riittävän tiheällä katsastamisella. Onnettomuuksien lisääntymisen arvioimisessa käytettävää Autofore-tutkimusohjelman laskentamenetelmää on hyödynnetty eri katsastusaikavälien arvioinnissa tätä asetusmuutosta valmistellessa.

Tietyillä lähtöoletuksilla tehdyn Autoforen laskentamenetelmän perusteella esitetty katsastusaikaväli johtaisi enintään kolmen vuotuisen liikennekuoleman lisääntymiseen, enintään kuuden vakavan loukkaantumisen lisääntymiseen ja enintään 80 loukkaantumisen lisääntymiseen. Kokonaisonnettomuuskustannukset kasvaisivat näin arvioituna enintään 16 miljoonalla eurolla nykytilaan verrattuna. Arvioinnissa käytettävässä menetelmässä on jouduttu tekemään oletuksia ajoneuvoissa olevista vioista ja niiden havaitsemisesta katsastuksissa. Oletukset on valittu tarkoituksella siten, etteivät arviot olisi ainakaan todellista pienempiä. Menetelmä ei ota huomioon autojen vikaantumisen lisääntymistä autojen vanhetessa. Käytetyistä oletuksista ja menetelmästä johtuen arvioiden vaikutukset ovat todellista suurempia tämän ehdotuksen kaltaisissa tilanteissa, joissa katsastuksien väheneminen koskee vain uusia autoja. Ehdotetun muutoksen todelliset vaikutukset jäävät todennäköisesti näistä syistä johtuen esitettyjä arvioita merkittävästi pienemmiksi.

On myös huomioitava, että liikenneturvallisuutta edistetään jatkuvasti muilla keinoilla, mistä johtuen todelliset vaikutukset jäävät todennäköisesti edellä esitettyjä arvioita pienemmäksi. Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuutta pyritään edistämään muun muassa

tienvartarkastustoiminnalla, katsastusten laadunvalvonnan kehittämällä, tehokkaammalla sanktioinnilla sekä ajoneuvokannan uudistumista tukevilla toimilla. Uudet ajoneuvot ovat aina vain turvallisempia, kun niiden turvallisuusjärjestelmät ja automaatiotasot kehittyvät. Myös niiden huolto-ohjelmat ovat entistä tarkempia ja kattavampia.

Yhteenvetona edellä esitetyistä arvioituista kustannuksista ja hyödyistä voidaan todeta, että esitetty malli johtaa nykytilaan verrattuna yhteiskunnan kokonaisuhyvinvoinnin näkökulmasta 18 miljoonan euron hyvinvointilisäykseen. Jos onnettomusarvioinnissa tehdyt oletukset osoittautuvat ylimitoitetuiksi, hyvinvointilisäys olisi jopa arvioitua suurempi. Myös esitettyä tiheämpiä katsastusaikavälejä arvioitiin, mutta ne eivät näyttäisi johtavan läheskään yhtä suuren hyvinvointilisäykseen.

EU-direktiivin vähimmäiskatsastusaikavälin mukainen malli olisi saattanut johtaa jopa esitettyä parempaan lopputulokseen. On kuitenkin huomioitava, että ympäristölle koituvat kustannukset viallisten autojen päästöistä jäävät esitettyjen laskelmien ulkopuolelle. Nämä voivat olla merkittävä kustannuserä erityisesti vanhojen autojen osalta. Tästä syystä on katsottu tarkoituksenmukaiseksi säätää vähimmäistasoa tiheämmästä katsastusaikavälistä vanhojen ajoneuvojen osalta.

Valtaosa liikenteen hiilimonoksidi-, hiilivety-, hiukkas- ja typen oksidipäästöistä on peräisin tieliikenteestä. Rikkinäisessä autossa hiukkas-, typenoksidi-, hiilimonoksidi- ja hiilivety-päästöt ovat helposti moninkertaiset ehjään autoon verrattuna. Vikaantuneiden ajoneuvojen osuus muodostaa merkittävän osan näistä päästöistä. Erityisesti vanhempien, yli kymmenvuotisten ajoneuvojen osalta päästöjen osuus haittavaikutuksissa korostuu. Haitallisten päästöjen voidaan arvioida vähentyvän nykyisestä, jos vikaantuneiden ajoneuvojen valvontaa saadaan lisättyä nykyisestä.

Kansainvälisissä tutkimuksissa on arvioitu, että suurin osa määräaikaikatsastusten tuomista hyödyistä ympäristön kannalta tulee nimenomaan iäkkäämpien ajoneuvojen katsastuksista (esim. Keatsdale, 1999. Cost effectiveness of periodic motor vehicle inspection). Päästöjen jälkikäsittelylaitteiden viat yleistyvät autojen ikääntyessä, joten valvontavälejä on tarpeen lyhentää iän myötä.

Esitetyillä muutoksilla ei arvioida olevan vaikutusta katsastusten hintoihin pitkällä aikavälillä. Oletettavasti lyhyellä aikavälillä katsastusmäärien selkeä väheneminen johtaisi katsastusasemien käyttöasteen heikkenemiseen, mikä puolestaan johtaa kiinteiden kustannusten osuuden nousuun. Tämä johtanee lyhyellä aikavälillä joko hintojen nousuun tai yritysten katteiden pienenemiseen. Pitkällä aikavälillä yritykset sopeuttaisivat kapasiteettiaan siten, että se vastaa paremmin kysyntää ja kiinteiden kustannusten osuus kokonaiskustannuksista laskee. Kilpailullisilla markkinoilla pysyvät hintojen nousu ei ole todennäköistä, sillä alalle voi tulla toimijoita paremmin kysyntää vastaavalla kapasiteetilla, jotka tällöin pystyvät tarjoamaan palveluja aiempaa halvemmilla hinnoilla. Tämä väistämättä johtaa myös muiden toimijoiden reagointiin. Kun muutoksia toteutetaan siirtymäajan puitteissa, jää nykyisille toimijoille ja toimipaikoille aikaa sopeuttaa toimintojaan jo ennen kysynnän muuttumista, jolloin uusille toimijoille ei muodostu etua muutoksista.

Muutoksilla voi olla jonkin verran vaikutusta katsastuspalvelujen saatavuuteen, sillä katsastusmäärien vähenemisen seurauksena katsastusasemien määrä todennäköisesti laskisi hiukan. Asemilla, joilla on vähiten kysyntää, ei enää saavutettaisi niin sanottua kriittistä massaa, mikä johtaa puolestaan siihen, ettei toimipaikka ole enää liiketaloudellisesti kannattava.

Katsastusalan toimijat ovat arvioineet, että esitettyyn katsastusaikaväliin siirtyminen johtaisi valtakunnan tasolla henkilöstön tarpeen vähenemiseen 180 henkilötyövuodella.

## Valmistelu

Asetusmuutos on valmistelu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Asetusmuutoksen luonnos lähetettiin lausuntokierrokselle XX.XX.2016. Lausunnot pyydettiin toimittamaan XX.XX.2017 mennessä. Lausunnon antoivat...

## Yksityiskohtaiset perustelut

**3 §. Määräaikaiskatsastusvelvollisuus.** Pykälän 1 momentissa määritellään ajoneuvot, joita määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee. Momenttiin lisättäisiin määräaikaiskatsastusvelvollisten ajoneuvojen luetteloon traktorit, eli T-luokan ajoneuvot. Voimassa olevan katsastusdirektiivin mukaan määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee kaikkia sellaisia tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettuja moottoriajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kiloa sekä sellaisia vähintään nelipyöräisiä moottoriajoneuvoja, joita tavallisesti käytetään tavaroiden maantiekuljetukseen ja joiden suurin sallittu massa on enintään 3 500 kiloa, ei kuitenkaan maatalustraktoreita ja -koneita. Direktiivin muotoilusta huolimatta määräaikaiskatsastusvelvollisuus ei koske tällä hetkellä Suomessa mitään traktoreita. Määräaikaiskatsastusvelvollisuuden ulottaminen traktoreihin on tarpeen direktiivin luomien velvoitteiden voimaansaattamiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädetään tarkemmin katsastusvelvollisten ajoneuvojen ajoneuvoluokista ja määräaikaiskatsastuksen katsastusaikavälistä. Momenttiin lisättäisiin uusi b kohta, jossa säädetäisiin luvanvaraisessa henkilöliikenteessä käytettävien ajoneuvojen katsastamisesta. Katsastusdirektiivin mukaan takseina käytettävät henkilöautot tulee katsastaa vuosittain. Heinäkuun 1 päivänä vuonna 2018 voimaantulevaksi ehdotetun liikennekaaren (HE 161/2016) myötä taksiliikenteessä voisi käyttää muitakin ajoneuvoja kuin henkilöautoja. Tästä syystä nykyistä taksien katsastusvelvollisuutta koskevaa kohtaa olisi syytä muuttaa tasapuolisuussyistä niin, että kyseinen velvoite koskee myös pakettiautoja (N1-luokka), kevyitä nelipyöriä (L6e-luokka) sekä nelipyöriä (L7e-luokka). Taksiliikennettä on liikennekaaren nojalla mahdollista harjoittaa myös kuorma-autoilla, mutta näiden osalta muutosta ei tarvita, sillä ne on joka tapauksessa katsastettava vuosittain. Myös linja-autot, joilla tyypillisesti harjoitetaan samanlaista kuljetustoimintaa kuin takseilla, on katsastettava vuosittain. Myös kolmipyörillä voisi liikennekaaren nojalla harjoittaa taksiliikennettä, mutta näille ei asetettaisi katsastusvelvoitetta, sillä ne on rajattu katsastusdirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle, eikä niiden katsastusvelvollisuutta ole kansallisesti katsottu tähän mennessä tarkoituksenmukaiseksi.

Momentin c-kohdassa säädetäisiin tarkemmin traktoreiden määräaikaiskatsastuksesta. Katsastusvelvollisuus ulotettaisiin sellaisiin traktoreihin, joita käytetään kaupallisissa tavarankuljetuksissa tiellä. Luvanvaraisessa liikenteessä käytettävät traktorit tulisi jatkoissa katsastaa ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen kahden vuoden välein. Hallituksen esityksessä liikennekaareksi on esitetty traktoreilla harjoitettavan tavarankuljetuksen luvanvaraisuuden rajaksi 60 kilometriä tunnissa. Katsastusvelvollisuus koskisi T1b-, T2b- ja T3b-luokan ajoneuvoja. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa direktiivin soveltamisesta 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. Luvanvaraisessa käytössä olevia traktoreita ei voida pitää direktiivin esittämällä tavalla pääasiallisesti



maatalouskäytössä olevina, sillä huomattava osa niiden käytöstä tapahtuu myös yleisillä teillä muun liikenteen seassa.

Voimassa olevan 2 momentin c kohdassa säädetään pakettiautojen (N<sub>1</sub>-luokka) ja sairausautoja lukuun ottamatta erikoisautojen, joiden kokonaisuudessa on enintään 3,5 tonnia, määräaikaikatsastuksesta ja d kohdassa säädetään yksityiseen liikenteeseen käytettävien henkilöautojen ja muiden M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvojen kuin sairausautojen, kevyiden nelipyörien (L6e-luokka) sekä nelipyörien (L7e-luokka) määräaikaikatsastuksesta. Jatkossa nämä kohdat yhdistettäisiin yhdeksi d kohdaksi.

Samalla muutettaisiin näiden ajoneuvoluokkien katsastusaikaväliä nykyisestä. Jatkossa kyseiset ajoneuvot olisi katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä, sen jälkeen joka toinen vuosi, kuitenkin yli kymmenen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä vuosittain.

Katsastusdirektiivin 5 artikla määrittelee kevyen kaluston määräaikaikatsastuksen vähimmäisaikavälin, jonka mukaan kevyt kalusto on katsastettava neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Nykyisin kevyt kalusto katsastetaan Suomessa ensimmäisen kerran kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä, toisen kerran viiden vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain. Määräaikaikatsastuksesta koituvien kustannusten ja hyötyjen sekä liikenneturvallisuusnäkökohtien valossa nykyistä katsastusaikaväliä on tarkoituksenmukaista harventaa. Määräaikaikatsastus ole liian tiheästi toteutettuna yhteiskunnan kokonaisedun näkökulmasta tehokas tapa toteuttaa ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvontaa. Keskimääräistä vanhemmasta ajoneuvokannasta sekä näiden vanhempien ajoneuvojen aiheuttamista liikenneturvallisuusriskeistä ja ympäristöhaitoista johtuen direktiivin vähimmäistasoakaan ei voida pitää Suomen kannalta tarkoituksenmukaisena ratkaisuna. Edellä esitettyjen perusteluiden valossa kymmenenvuotiaat ja sitä vanhemmat kevyet ajoneuvot on syytä katsastaa vuosittain.

Momentin a–e kohdissa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien osalta viimeinen katsastuspäivä määräytyisi jatkossa ensimmäisessä katsastuksessa ajoneuvon käyttöönottopäivän mukaan kuten nykyisinkin, mutta seuraavat katsastuspäivät määräytyisivät nykykäytännöstä poiketen edellisen katsastuspäivän mukaan. Tämä mahdollistaa katsastusajankohdan siirtämisen muuhun ajankohtaan vuodessa, eikä se olisi enää pysyvästi sidottu ajoneuvon käyttöönottopäivään.

Edellä kuvatun kaltaisella niin sanotulla rullaavalla katsastuksella voitaisiin saavuttaa useita hyötyjä. Käyttöönottoajankohdan tiukka sitominen joko käyttöönottoajankohtaan tai rekisteritunnuksen viimeiseen numeroon on aiheuttanut ongelmia kausiluonteisesti käytettyjen ajoneuvojen kohdalla, kun katsastusaika on saattanut osua kokonaisuudessaan ajankohtaan jolloin ajoneuvoa ei muutoin tyypillisesti käytetä, kuten talveen. Raskaiden ajoneuvojen kohdalla järjestely mahdollistaisi auton ja perävaunun samanaikaisen katsastamisen. Aiemmin samaan on pyritty kuuden kuukauden liukumalla, joka uuden katsastusdirektiivin myötä ei ole enää käytännössä mahdollinen. Raskaille ajoneuvoille suoritetaan myös muita tarkastuksia määräajoin. Tällaisia tarkastuksia ovat esimerkiksi nostimien ja kylmälaitteiden tarkastukset sekä VAK/ADR-tarkastukset. Myös näiden tarkastusten voimassaoloajat määräytyvät edellisen tarkastuksen suorittamisen perusteella. Raskaan kaluston palvelut ovat tyypillisesti keskittyneet niin, että kaikki tarvittavat palvelut ovat saatavilla mahdollisesti jopa samassa hallissa, tai ainakin hyvin lähekkäin. Tällöin ajoneuvon käyttäjän on helppo saada kaikki tarvitsemansa tarkastukset samanaikaisesti ja ajoneuvo on pois tuottavasta työstä mahdollisimman vähän aikaa. Käytettyjen henkilö- ja pakettiautojen kaupassa usein yhtenä markkinointikeinona käytetään hiljattain suoritettua katsastusta (jäljellä olevaa ajoaikaa) ja rullaava

katsastus mahdollistaisi käytettyjen autojen myymisen aina juuri katsastettuna. Rullaava katsastus helpottaisi myös vain osan vuodesta liikennekäytössä olevien ajoneuvojen katsastamista.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan muutettavaksi sen ajanjakson määritelmä, jonka aikana rekisteröintikatsastus tai rekisteröintikatsastusta vastaava tarkastus ETA-valtiossa oikeuttaa käyttämään ajoneuvoa liikenteessä ilman määräaikaiskatsastusta. Nykyisin enintään kuusi kuukautta ennen määräaikaiskatsastusajan päättymistä tai enintään kuusi kuukautta määräaikaiskatsastusajan päättymisen jälkeen suoritettu rekisteröintikatsastus tai rekisteröintikatsastusta vastaava tarkastus ETA-valtiossa tuo tämän oikeuden. Jatkossa rekisteröintikatsastus tai rekisteröintikatsastusta vastaava tarkastus ETA-valtiossa toisi uuden katsastusdirektiivin mukaisesti ajoaikaa seuraavan 4 §:n 1 ja 2 momentin mukaisesti määräytyvän määräaikaiskatsastusajan päättymiseen.

**4 §. Määräaikaiskatsastusaika.** Pykälän 1 momentissa säädetään määräaikaiskatsastuksen katsastusajasta, eli ajankohdasta, jolloin ajoneuvon voi esittää määräaikaiskatsastukseen. Momenttia esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa katsastusaika olisi 3 §:n 2 momentin a–d kohdassa tarkoitettua viimeistä katsastuspäivää edeltävä kuukausi taikka kalenterivuoden alun ja mainitun momentin e–g kohdassa tarkoitetun viimeisen katsastuspäivän välinen aika.

Jottei katsastusajankohta toistuvasti siirtyisi kohti aikaisempaa tai myöhäisempää ajankohtaa, säädettäisiin kuukauden katsastusaika molemmin puolin viimeistä katsastuspäivää, jolloin katsastuksen suorittaminen ei siirrä katsastusajankohtaa suhteessa edelliseen.

Nykyisin katsastusaika käsittää viimeisen katsastuspäivän ja ajoneuvoluokasta riippuen sitä edeltävän neljän tai kuuden kuukauden ajanjakson. O<sub>2</sub>-luokan perävaunuilla ja museoautoilla katsastusaika on käsittänyt ajanjakson kalenterivuoden alusta viimeiseen katsastuspäivään. Nykyisin ajoneuvoa ei voi katsastaa ennen katsastusajan alkamista.

Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin seuraavan katsastusajan määräytymisestä niissä tapauksissa, jos katsastus on hyväksytty katsastusajan ulkopuolella. Jatkossa ajoneuvon voisi siis katsastaa myös ennen varsinaista katsastusaikaa. Tämä mahdollistaisi ajoneuvon katsastusajan siirtämisen toiseen ajankohtaan vuodesta, eikä katsastusaika määräytyisi enää käyttöönottopäivän mukaan. Yli kuukauden 3 §:n 2 momentin a–d kohdassa tarkoitettua viimeistä katsastuspäivää aiemmin tai myöhemmin määräaikaiskatsastuksessa hyväksytty ajoneuvo olisi esitettävä seuraavilla kerroilla määräaikaiskatsastukseen katsastusajana, joka käsittää edellistä katsastuspäivämäärää vastaavan viimeisen katsastuspäivän ja sitä edeltävän kuukauden ajanjakson. Jos käyttöönottopäivä on esimerkiksi tammikuussa ja katsastusajankohdan haluaa siirtää esimerkiksi kesälle, voisi katsastusajan siirtää yksinkertaisesti käymällä seuraavassa katsastuksessa sellaisena ajankohtana, johon katsastusajan haluaa siirtää.

Viimeisen katsastuspäivän jälkeen ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä. Katsastamattoman ajoneuvon käyttökellosta säädetään ajoneuvolain 8 ja 51 §:ssä. Jos ajoneuvoa ei ole asetuksen 3 tai 4 §:ssä tarkoitettuna aikana hyväksytty määräaikaiskatsastuksessa, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä muulloin kuin tuotaessa ajoneuvo sille erikseen varattuna aikana katsastukseen ellei asetuksen 10 §:n 3 momentista tai 14 §:stä muuta johdu.

**6 §. Määräaikaiskatsastuksen sisältö.** Pykälä kumottaisiin, sillä sen sisältö siirretään osin ajoneuvolain 53 §:ään ja tarkemmat säännökset annettaisiin jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

**7 §. Jarrujen tarkastus.** Pykälä kumottaisiin, sillä sen sisältö siirretään osin ajoneuvolain 53 §:ään ja tarkemmat säännökset annettaisiin jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

**8 §. Pakokaasupäästöjen tarkastus.** Pykälä kumottaisiin, sillä sen sisältö siirretään osin ajoneuvolain 53 §:ään ja tarkemmat säännökset annettaisiin jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

**15 §. Määräaikaiskatsastuksesta annettavat todistukset.** Pykälä kumottaisiin tarpeettomana, sillä jatkossa ajoneuvolain 58 §:n mukaisen katsastustodistuksen sisällöstä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

### **Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

Asetus ehdotettaisiin tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018.

Sen 3 §:n ja 4 §:n 1 ja 2 momentti tulisi kuitenkin voimaan vasta 20 päivänä toukokuuta 2018. Tällä siirtymäajalla varmistettaisiin, että katsastusaikavälien muutokset saadaan toteutettua viranomaisen järjestelmissä. Siirtymäajalla myös katsastusala ehtisi sopeuttamaan toimintaansa vähenevien katsastusmäärien varalta.

Asetuksen 3 §:n 2 momentin muutos velvollisuudesta esittää luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävä traktori määräaikaiskatsastukseen tulisi voimaan muutoin samaan aikaan kuin itse asetus, mutta traktori, jonka 4 §:n mukainen määräaikaiskatsastusaika on vuoden 2018 toukokuun 20 päivän ja heinäkuun 1 päivän välisenä aikana, voitaisiin kuitenkin esittää katsastukseen viimeistään 10 päivänä heinäkuuta 2018. Näin kyseisellä aikavälillä luvanvaraisessa liikenteessä käytettyjä traktoreita ei tarvitsisi katsastaa ennen liikennekaaren voimaantuloa.

Asetuksen 3 §:n 3 momentin muutos oikeudesta käyttää ajoneuvoa liikenteessä rekisteröintikatsastuksessa suoritettun tai siinä todetun ETA-valtiossa suoritettun ajoneuvon kunnon tarkastuksen perusteella tulisi voimaan jo 1 päivänä heinäkuuta 2017. Rekisteröintikatsastuksessa suoritettu tai todettu ajoneuvon kunnon tarkastus ei siten oikeuttaisi enää jatkossa käyttämään ajoneuvoa liikenteessä kauempaa kuin tavanomainen määräaikaiskatsastus.

Katsastusajan pituuden 4 §:n 1 momentin mukainen muuttuminen neljästä tai kuudesta kuukaudesta yhteen kuukauteen ei koskisi niitä kalenterivuoden 2018 aikana päättyviä katsastusaikoja, jotka on merkitty ajoneuvorekisteriin aiemmin suoritettun katsastuksen perusteella ennen 1.1.2018. Katsastuksen ajankohdan muuttaminen 4 §:n 2 momentin mukaisesti, esimerkiksi talvesta kesäaikaan, koskisi vain 1.1.2018 tai sen jälkeen suoritetuissa katsastuksissa määriteltyjä seuraavia katsastusajankohtia.