

Ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonta

Ajoneuvojen liikennekelpoisuuden ja vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Elisa Ahvo & Lotta Immonen

9/2020

Tiivistelmä

Tekijät	Tutkinto
Elisa Ahvo & Lotta Immonen	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonta	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Matti Tuominen	Tutkimuksellinen opinnäytetyö
Tiivistelmä	
<p>Opinnäytetyössä käsitellään ulkomaalaisten ajoneuvojen valvontaa liikennekelpoisuuden ja vakuuttamisvelvollisuuden osalta. Työ on toteutettu kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Työn teoriapohjana on käytetty lakeja, direktiivejä sekä alan kirjallisuutta. Työhön on haastateltu eri alojen asiantuntijoita teemahaastattelumenetelmää hyödyntäen. Haastatteluissa poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen, Liikennevakuutuskeskuksen ja katsastus-aseman asiantuntijat kertovat omat toimenpiteensä, mikäli ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon katsastus- tai vakuuttamisvelvollisuutta on laiminlyöty.</p> <p>Ongelmana ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonnassa on se, etteivät ne näy samoissa rekistereissä suomalaisten ajoneuvojen kanssa. Tämän vuoksi tietoa ajoneuvon katsastus- ja vakuutustiedoista voi olla hankala saada. Liikennekelpoisuuden valvonta on tärkeä osa liikenneturvallisuutta ja siten myös tärkeä poliisin työtehtävä.</p> <p>Työn tarkoituksena on lisätä tietoutta toimenpiteistä, joihin laki antaa mahdollisuuden ulkomaalaisten ajoneuvojen valvonnassa. Työssä esitellään kaksi julkista lähdettä, joista kuka tahansa pystyy tarkastamaan Viroon tai Ruotsiin rekisteröidyn ajoneuvon katsastus- ja vakuutustiedot.</p> <p>Mikäli poliisi kohtaa työtehtävällään ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon, jonka katsastusvelvollisuus on laiminlyöty, voi poliisi irrottaa ajoneuvon rekisterikilvet ja toimittaa ne katsastuskonttorille. Tämän lisäksi poliisi voi antaa ajoneuvon kuljettajalle 70 euron suuruisen liikennevirhemaksun. Tämän jälkeen ajoneuvo täytyy katsastaa valtiossa, johon ajoneuvo on rekisteröity. Rekisterikilpien takaisin saaminen edellyttää katsastustodistuksen esittämistä katsastuskonttorilla.</p> <p>Mikäli poliisi kohtaa työtehtävällään ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon, jonka vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, voi poliisi estää ajoneuvon käytön poistamalla siitä rekisterikilvet tai lievempänä toimenpiteenä ohjeistaa vakuutuksen ostamisessa. Ajoneuvo on käyttökiellossa niin pitkään, kunnes vakuuttamisvelvollisuudesta on huolehdittu.</p>	
Sivumäärä 49 + 5	Tarkastuskuukausi ja -vuosi 10/2020
Avainsanat Liikennevakuutus, katsastus, Tulli, Rajavartiolaitos, Liikennevakuutuskeskus	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
2 AIHEEN VALINTA JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	4
2.1 Aiheen valinta ja tavoitteet	4
2.2 Tutkimusmenetelmä	4
2.2.1 Teemahaastattelu	5
3 KATSASTUS	7
3.1 Katsastustoiminnan vaikutukset liikenneturvallisuuteen	7
3.2 Ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset	8
3.3 Rekisteröintikatsastus	9
3.4 Määräaikaikatsastus	10
3.4.1 Katsastusajat	10
3.5 Ajoneuvon hylkääminen katsastuksessa ja ajoneuvon käyttökielto	12
3.6 Tekninen tienvarsitarkastus	13
3.7 Ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen katsastus	15
4 AJONEUVOJEN REKISTERÖINTI	18
4.1 Ensirekisteröinti	18
4.2 Ulkomailta rekisteröity ajoneuvo	19
5 LIIKENNEVAKUUTUS	21
5.1 Yleistä liikennevakuutuksesta	21
5.2 Liikennevahingon korvaamisesta	22
5.3 Ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen liikennevakuutus	24
5.4 Rajaliikennevakuutus	24
5.5 Vihreä kortti -järjestelmä	24
5.6 Liikennevakuutuksen maksamattomuus ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti	25
5.7 Ajoneuvon liikennekäytöstä poisto	26
6 POLIISIN TOIMENPITEET JA SEURAAMUKSET	27
6.1 Tiedonhaku	27
6.2 Ajoneuvon pysäyttäminen ja asiakirjojen tarkastaminen	29
6.3 Seuraamukset	30
6.3.1 Ajokieltoon määrääminen	30
6.3.2 Valvontakatsastukseen määrääminen	31
6.3.1 Liikennevirhemaksu	31
7 HAASTATTELUT	32
7.1 Poliisi	32
7.2 Katsastuskonttori	35
7.3 Liikennevakuutuskeskus	36

7.4 Rajavartiolaitos.....	39
7.5 Tulli	41
8 YHTEENVETO.....	42
9 POHDINTA	45
LÄHTEET	47
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Opinnäytetyössä tarkastellaan poliisityön näkökulmasta ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvontaa. Opinnäytetyö keskittyy ulkomaalaisten henkilöautojen liikennekelppoisuuden sekä vakuuttamisvelvollisuuden noudattamisen valvontaan. Työssä käydään läpi lainsäädännön pohjalta poliisin ja muiden toimijoiden toimenpiteitä tilanteissa, joissa ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon kuljettaja laiminlyö katsastus- tai vakuuttamisvelvollisuutensa. Aihe on tärkeä ja ajankohtainen, sillä ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja liikkuu runsaasti päivittäisessä tieliikenteessä. Tämän vuoksi on luonnollista, että myös poliisi kiinnittää huomiota tällaisten ajoneuvojen valvontaan yhteistyössä Tullin ja Rajavartiolaitoksen kanssa.

Katsastusvelvollisuuden noudattaminen on tärkeässä roolissa liikenneturvallisuutta ajatellen. Suomessa liikkuu myös sellaisia ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja, joita ei ole asianmukaisesti katsastettu. Näiden ajoneuvojen kunnossa voi olla puutteita, jotka vaarantavat sekä kuljettajan että muiden liikenteessä liikkuvien turvallisuuden. Poliisi on yksi toimija, joka työssään kohtaa tällaisia ajoneuvoja. Valvontaa hankaloittaa tiedon sekä rekistereiden puute.

Ulkomaille rekisteröidyt ajoneuvot aiheuttavat jonkin verran liikennevahinkoja Suomessa. Pakollisen liikennevakuutuksen voimassaolo takaa oikeusturvan liikennevahingon sattuessa. Mikäli liikennevakuutusta ei ole, jää lasku liikennevahingosta joissain tilanteissa suomalaisten maksettavaksi.

Opinnäytetyö pyrkii kertomaan vastaukset siihen, mitä toimenpiteitä poliisi voi tehdä kohdatessaan ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon, jonka katsastus- tai vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty ja millaisia seuraamuksia ajoneuvon kuljettajalle tai omistajalle tämän johdosta tulee. Lisäksi pyrimme selvittämään, millaista valvontaa muut viranomaiset suorittavat ulkomaille rekisteröidyille ajoneuvoille.

Työ on toteutettu hyödyntämällä teemahaastattelumenetelmää. Työhön on haastateltu asiantuntijoita poliisista, Tullista, Rajavartiolaitokselta, Liikennevakuutuskeskukselta sekä katsastusasemalta. Työstä löytyy edellä mainittujen toimijoiden toimenpiteet, mikäli huomataan laiminlyöntejä katsastus- tai vakuutusvelvollisuuden osalta.

2 AIHEEN VALINTA JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

2.1 Aiheen valinta ja tavoitteet

Suomessa liikkuu yhä enenevässä määrin ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja. Vuonna 2019 Suomeen saapui rajan yli 6 459 906 henkilö- tai pakettiautoa sekä 671 328 kuorma-autoa (Tulli 2019). Näistä osa on rekisteröity ulkomaille. Tarkkaa lukumäärää ei ole saatavilla. Ongelmana on, että ajoneuvojen vakuutus- ja katsastustiedot eivät näy samoissa järjestelmissä suomalaisten ajoneuvojen kanssa.

Poliisin tietous ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonnasta hälytys- ja valvontayksiköiden partioissa on vaihtelevaa. Schengen -sopimuksen myötä Suomen ulkorajojen rajatarkastuksia on vähennetty merkittävästi, mikä lisää myös ulkomaille rekisteröityjen autojen liikkumista Suomen tieliikenneverkostossa. EU:n myötä Euroopan unionin jäsenmaiden tieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä on pyritty yhtenäistämään ja näin ollen vaatimukset ajoneuvon tieliikennekäytölle ovat samankaltaiset jäsenmaiden kesken.

Työmme tavoitteena on lisätä poliisin tietoutta ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonnasta ja lisätä tiedon kautta rohkeutta puuttua ajoneuvoissa esiintyviin puutteisiin. Työhömmä on kerätty lakipohja toimenpiteistä, joita on mahdollista tehdä ulkomaalaisten ajoneuvojen valvonnassa. Lisäksi olemme haastatelleet muita toimijoita heidän toimenpiteistään valvonnan suhteen. Opinnäytetyömme keskittyy ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen katsastamattomuuden ja vakuuttamattomuuden valvontaan.

2.2 Tutkimusmenetelmä

Valitsimme opinnäytetyömme tutkimusmenetelmäksi kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen. Kvalitatiivinen tutkimus valikoituu yleensä tutkimusmenetelmäksi, silloin kun ilmiötä ei tunneta, ilmiöstä halutaan saada syvälinen näkemys tai kuvaus (Kananen 2015, 72).

Laadullisen tutkimuksen tieteenfilosofisissa perusteluissa korostetaan kokonaisvaltaisuutta. Kyse on usein sellaisesta ajatuksesta, että asioiden merkityksiä pitää tutkia ja ymmärtää osana kulloistakin asiayhteyttä. Laadullisessa tutkimuksessa yritetään tulkita tutkimusaineistoa niin, että sen ymmärrys voidaan viedä alkuperäistä käsitteellisemmälle tasolle. (Ronkainen ym. 2014, 83.)

Tavoitteenamme on luoda kokonaisvaltainen ja selkeä kuva tutkittavasta aiheesta. Paras tapa tavoitteen saavuttamiseen on kvalitatiivinen tutkimus, sillä erilaisten prosessien kokonaisvaltainen ymmärtäminen edellyttää laadullisen kuvauksen tekemistä ilmiöstä. Laadullisessa tutkimuksessa aineistoa kerätään paljon ja niin kauan, kunnes ratkaisu tutkimuskysymykseen löytyy ja tutkija ymmärtää ilmiön. Etukäteen ei voi tietää, paljonko aineistoa tarvitsee kerätä. (Kananen 2015, 128.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa voidaan lähteä liikkeelle ilman ennakoasettamuksia tai määritelmiä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa puhutaankin aineistolähtöisestä analyysistä, joka tarkoittaa teorian rakentamista empiirisestä aineistosta. Tällainen aineistolähtöinen analyysi on tarpeellinen silloin, kun tarvitaan perustietoa jonkin ilmiön olemuksesta. (Eskola & Suoranta, 1998, 19.)

Työmme tarkoituksena onkin saada aikaan riittävän kattava kuvaus aiheesta. Hyödynnämme työssämme myös lakien taustalla olevia EU -direktiivejä ja hallituksen esityksiä, jotta tiedon ymmärtäminen helpottuisi.

2.2.1 Teemahaastattelu

Haastattelusta on tullut ehkä kaikkein käytetyin tiedonhankkimisen menetelmä useimmilla yhteiskunnan osa-alueilla. Arkielämän sosiaalisessa vuorovaikutuksessa kysymistä pidetään ensisijaisena ratkaisuna tiedonpuutteeseen: jos halutaan tietoa, on luontevaa kysyä. (Ruusu-vuori & Tiittula 2005, 9.) Aineistonkeruumenetelmiä on monia ja niitä voidaan toteuttaa monella eri tavalla, esimerkiksi perinteiseen tyyliin kasvotusten tai internetin/sähköpostin välityksellä (Kananen 2015, 132-133).

Haastattelu ei ole pelkästään kvalitatiivisen tutkimuksen muoto vaan haastattelua voi hyödyntää myös kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Haastattelun tavoitteena on selvittää mitä haastateltavalla on mielessään. Haastattelu on eräänlaista keskustelua, joka alkaa tutkijan aloitteesta ja on tutkijan johdateltavissa. (Eskola & Suoranta 1998, 85.)

Haastattelut voidaan jakaa neljään haastattelutyyppeihin. Strukturoituun haastatteluun, jossa kysymykset ja vastausvaihtoehdot ovat kaikille samat, puolistrukturoituun haastatteluun, jossa kysymykset ovat kaikille samat mutta haastateltava saa vastata kysymyksiin omin

sanoin, teemahaastatteluun, jossa ei ole mietitty tarkkoja kysymyksiä vaan ainoastaan teemat, joista haastattelussa halutaan keskustella sekä avoimeen haastatteluun, joka muistuttaa tavallista keskustelua. Haastattelija ja haastateltava keskustelevat tietyistä aiheista ilman etukäteen sovittuja teemoja. (Eskola & Suoranta 1998, 86.)

Pääasiallisena aineistonkeruumenetelmänä käytämme teemahaastattelua, tarkemmin sanotuna asiantuntijahaastattelua. Asiantuntijahaastattelussa ei olla kiinnostuneita asiantuntijan omista tuntemuksista tai mielipiteistä vaan tiedosta, jota asiantuntijalla oletetaan olevan (Hyvärinen ym. 2017, 373). Asiantuntijahaastattelu sopii tutkimukseemme hyvin, koska aiheestamme on hyvin vähän kirjallisuutta lakien lisäksi.

Asiantuntijahaastattelussa ja teemahaastattelussa on paljon yhteneväisiä piirteitä. Asiantuntijahaastattelussa pyritään kuitenkin vielä avoimempaan keskusteluun aiheesta (Hyvärinen ym. 2017, 373). Haastatteluiden tarkoituksena on hyödyntää eri asiantuntijoiden ammattitaitoa tutkimuksessamme. Tämän tavoitteen saavuttaminen vaikutti osaltaan haastateltavien valintaan.

Teemahaastattelussa, kuten myös asiantuntijahaastattelussa, haastattelun aihepiirit ja teema-alueet ovat etukäteen määritelty. Kysymysten tarkkaa muotoa ja järjestystä ei kuitenkaan ole määrätty, vaan ne voivat muuttua haastattelun edetessä. (Ruusuvuori & Tiittula 2005, 86.) Teemat valitaan niin, että ne kattavat koko ilmiön mahdollisimman monesta näkökulmasta (Kananen 2015, 143). Tämä tutkimusmenetelmä mahdollistaa sen, että saamme haastateltavilta tietoa juuri niihin asioihin, joita työhömmme tarvitsemme, eikä aihe laajene liikaa.

3 KATSASTUS

3.1 Katsastustoiminnan vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Ajoneuvojen katsastustoiminnan tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta ja vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Lisäksi katsastuksissa valvotaan ajoneuvon kohdistuvien verojen sekä liikennevakuutusmaksun suorittamista. (HE 141/2002, 6.) Tutkimuksien mukaan asianmukaisesti huolletulla ja katsastetulla ajoneuvolla, joka täyttää kaikki turvallisuusvaatimukset, on muita huomattavasti pienempi todennäköisyys joutua liikenneonnettomuuteen. Ajoneuvojen katsastaminen ei ole tärkeää pelkästään liikenneturvallisuuden kannalta, vaan myös ympäristön puhtauden vuoksi. Ympäristön kannalta on erityisen tärkeää, että ajoneuvon katalysaattori toimii ja moottorin säädöt ovat kohdallaan. (Tolvanen, 2018, 177.)

Merkittävä osuus onnettomuuslukujen laskussa vuosien aikana on ollut ajoneuvojen rakenteiden ja varusteiden kehittyminen. Ajoneuvojen ajo-ominaisuuksien parantaminen esimerkiksi talviolosuhteissa on vähentänyt onnettomuusriskiä. Ajoneuvojen rakenteelliset parannukset sekä suojavälineet parantavat kuljettajan ja matkustajien mahdollisuuksia selvitä onnettomuustilanteessa. Ajoneuvojen rekisteröinti ja katsastukset vähentävät huonokuntoisten ajoneuvojen käyttöä liikenteessä. (Tolvanen, 1999, 29-30.)

Katsastukset ja ajoneuvojen kunnan tarkastukset ovat äärimmäisen tärkeässä osassa, kun puhutaan liikenneturvallisuudesta. Vuosittain Suomessa tapahtuu kahdesta kuuteen liikennekuolemaa, jotka ovat johtuneet ajoneuvon hallittavuuden äkillisestä muutoksesta. Yleisimpiä syitä tällaiseen ovat renkaan puhkeaminen, kuorman siirtyminen tai ohjauslaitteivika. Erilaiset tekniset puutteet ovat osatekijöinä huomattavasti suuremmissa osassa kuolonkolareita. Tilastojen mukaan 15 prosenttiin kuolonkolareista vaikuttaa jokin renkasiin liittyvä tekijä. (Rajamäki ym. 2007, 13.)

Poliisin mukaan ajoneuvon kunto ei yleensä ole ratkaiseva tekijä onnettomuuden aiheuttajana. Onnettomuus on yleensä monen tekijän summa. Pääsyitä onnettomuuden aiheuttajina on liian suuri tilannenopeus, liian lyhyt turvaväli, huono sää ja kuljettajan tarkkaavaisuuden puute. Poliisin mukaan ajoneuvon renkaiden kunto on merkittävässä osassa onnettomuuksissa. Laillinen, mutta loppuun ajettu rengas on aina riskitekijä liikenteessä. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 21 %:ssa ajoneuvon renkaiden urasyvyys kuului riskiluokkaan. (Rajamäki ym. 2007, 29.)

Katsastuksen yhteydessä tehtävillä EOBD-tarkistuksilla ja pakokaasumittauksilla pyritään varmistamaan päästöjen pysyvyys säädetyllä tasolla. Päästöjen valvontajärjestelmien toimivuutta pyritään myös seuraamaan katsastusten yhteydessä. EOBD-tarkistus havaitsee kaikki sellaiset autot, joissa on vikakoodeja. Vikakoodit tarkoittavat sitä, että ajoneuvo tarvitsee tarkastusta tai korjausta. EOBD-tarkistuslaite havaitsee myös, jos ajoneuvon diagnoosijärjestelmä ei ole toimintakuntoinen. (Rajamäki ym. 2007, 13)

3.2 Ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset

Suomen ajoneuvolainsäädäntö pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen EU/2018/858. Suomen ajoneuvolainsäädäntöä ollaan uusimassa ja uuteen, edellä mainittuun direktiiviin pohjautuvan ajoneuvolain on tarkoitus astua voimaan 1.9.2020. Tässä opinnäytetyössä käsittelemme kuitenkin vielä vanhan ajoneuvolain asettamia vaatimuksia ajoneuvojen turvallisuudelle, sillä uusi ajoneuvolaki on opinnäytetyön tekohetkellä vasta valmistelussa. Sisällöllisiä muutoksia katsastuksiin liittyen ei uudessa ajoneuvolaissa kuitenkaan vaikuttaisi olevan. Suurimmat muutokset koskevat ajoneuvojen hyväksyntään ja markkinavalvontaan liittyviä säädöksiä. Muutoksilla on merkitystä lähinnä ajoneuvovalmistajille sekä ajoneuvojen maahantuojille. (Valtioneuvosto.fi.)

Suomen ajoneuvolain (11.12.2002/1090) 4 §:ssä säädetään ajoneuvojen yleisistä turvallisuusvaatimuksista. Sen mukaan *ajoneuvon on oltava liikenteeseen soveltuva ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen sekä ajoneuvoa koskevien säännösten ja määräysten mukainen* (Ajoneuvolaki 4 § 1 mom.). Tällä pyritään varmistamaan, että ajoneuvo on riittävän turvallinen sen sisällä oleville henkilöille, eikä ajoneuvosta aiheudu tarpeetonta vaaraa muille tienkäyttäjille (HE 141/2002, 27).

Ajoneuvon on lisäksi oltava ajon aikana helposti hallittavissa ja hallintalaitteiden tulee olla rakennettu ja sijoitettu siten, että niiden käyttö ajon aikana on helppoa ja turvallista. Hallintalaitteet, mittarit ja merkkivalot eivät myöskään saa poiketa muiden samaan luokkaan kuuluvien ajoneuvojen järjestelmistä siinä määrin, että siitä on haittaa tai vaaraa. (Ajoneuvolaki 4 § 2 mom.) Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että ajoneuvon polkimien tulee olla samassa järjestyksessä kuin muissa vastaavissa ajoneuvoissa (HE 141/2002, 27)

Ajoneuvolain (1090/2002) 5 §:ssä säädetään kuljettajan velvollisuuksista puutteita havaitessaan seuraavaa: *Jos ajoneuvon rakenteessa tai varusteissa havaitaan puutteellisuus tai vika, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin puutteellisuus ja vika on korjattu.* Poikkeuksena kuitenkin sellainen matkan aikana todettu, vähäiseksi katsottu puutteellisuus tai vika, jota ei voi matkan aikana korjata. (Ajoneuvolaki 1090/2002 5 § 1 mom.)

Ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:ssä taas säädetään tarkemmin ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista. Ajoneuvossa tulee olla muun muassa luotettava ja varmatoiminen ohjauslaite, käyttöjarrut, paloturvallinen polttoainejärjestelmä, tarpeelliset valaisimet ja turvalaitteet. Lisäksi kuljettajalla tulee olla riittävä näkyvyys ohjaamosta. (Ajoneuvolaki 25 § 1 mom.) Pykälässä lueteltava luettelo on kattava (HE 141/2002, 35). Lisäksi ajoneuvon energiankulutus, kasvihuonepäästöt ja haitalliset ympäristövaikutukset eivät saa tarpeettomasti poiketa ajoneuvon valmistusajankohdan ajoneuvojen vastaavista vaikutuksista eivätkä aiheuttaa riskiä terveydelle tai ympäristölle (Ajoneuvolaki 28 § 1 mom.).

3.3 Rekisteröintikatsastus

Ennen kuin ajoneuvo ensirekisteröidään, tulee sen olla hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa. Rekisteröintikatsastuksessa tarkastetaan ajoneuvon yksilöintitiedot ja onko ajoneuvo rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten ja määräysten mukainen. (Ajoneuvolaki 60 §.)

Rekisteröintikatsastusta ei kuitenkaan tarvitse tehdä, jos ajoneuvon valmistaja, valmistajan edustaja tai maahantuojaja on tehnyt ajoneuvosta ennakkoilmoituksen. Ennakkoilmoituksen voi tehdä, mikäli ajoneuvo on tyyppihyväksytty, eli se on nimetyssä tutkimuslaitoksessa todettu täyttävän EU:n asettamien direktiivien vaatimukset valmiille ajoneuville. (Ajoneuvolaki 60 §, 47 §.) Tämä tarkoittaa sitä, että kyseinen ajoneuvo täyttää sille säädetyt yleiset turvallisuusvaatimukset. Käytännössä siis, mikäli ajoneuvo rekisteröidään uutena ensimmäistä kertaa, se on yleensä valmistajan puolesta tyyppihyväksytty ja sen tekniset tiedot on ilmoitettu katsastuskonttorille, jolloin sitä ei tarvitse rekisteröintikatsastaa.

Mikäli ajoneuvoa ei ole uutena tyyppihyväksytty, sille voidaan hakea yksittäishyväksyntää, mikä myöskin poistaa vaatimuksen ajoneuvon rekisteröintikatsastuksesta. Yksittäishyväksyntä myönnetään autolle, jonka ympäristö- ja liikenneturvallisuusominaisuudet ovat EY-tyyppihyväksyntää vastaavat. (Ajoneuvolaki 50c §, 60 §.)

Ajoneuvon tulee olla rekisteröintikatsastettu ennen rekisteröintiä myös, jos se on ollut liikennekäytöstä tai rekisteristä poistettuna ja auto on poistettu rekisteristä ennen 2.11.2007, ajoneuvo on poistettu rekisteristä ulkomaille tai Ahvenanmaalle vientiä varten tai se on poistettu liikennekäytöstä vaurioituneena (Ajoneuvolaki 60 § 2 mom.). Näissä tilanteissa katsotaan olevan perusteltua tarkastaa ajoneuvon kunto ja yksilöintitiedot sekä muut rekisteriin merkittävät tiedot (HE 61/2006, 16).

3.4 Määräaikaikatsastus

Rekisteröintikatsastuksen lisäksi ajoneuvo tulee tietyin väliajoin myös määräaikaikatsastaa. Ajoneuvo määräaikaikatsastetaan sen liikennekelpoisuuden tarkistamiseksi. Ajoneuvosta tarkastetaan, että se on sitä koskevien säännösten mukaisessa kunnossa, se on turvallinen, siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja ja siitä rekisteriin merkityt tiedot ovat oikein. Jotta määräaikaikatsastus voitaisiin tehdä, tulee ajoneuvosta olla maksettuna verot ja liikennevakuutukset. (Ajoneuvolaki 52 §, 53 §.)

3.4.1 Katsastusajat

Valtioneuvoston asetuksessa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta (19.12.2019/1455) 3 §:ssä säädetään tarkemmin katsastusajoista. Katso lisää taulukosta 1.

Ajoneuvoluokka	Ajankohta
a) linja- ja kuorma-autot (M2-, M3-, N2- ja N3-luokka), O3- ja O4-luokan perävaunut sekä ambulanssit	ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta

b) sellaiset henkilöautot (M1-luokka), pakettiautot (N1-luokka), kevyet nelipyörät (L6e-luokka) sekä raskaat nelipyörät (L7e-luokka), joita käytetään taksiliikenteessä	viimeistään vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta; jos käyttöönotosta on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on katsastettava ennen taksiliikenteen aloittamista
c) luvanvaraisessa tavaraliikenteessä 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) muut kuin 2 kohdassa tarkoitetut henkilöautot ja muut M1-luokan ajoneuvot kuin ambulanssit, pakettiautot (N1-luokka) sekä raskaat 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) muut kuin 2 kohdassa tarkoitetut kevyet nelipyörät (L6e-luokka)	ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli viiden vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta
f) O ₂ -luokan perävaunut	ensimmäisen kerran viimeistään kalenterivuoden loppuun mennessä sinä vuonna, jolloin käyttöönottopäivästä on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä
g) muut kuin luvanvaraisessa liikenteessä käytettävät museoajoneuvot	viimeistään neljän vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta

h) 1, 4 ja 5 kohdassa tarkoitetut moottori-käyttöiset ajoneuvot, joita käytetään muussa kuin luvanvaraisessa liikenteessä	viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, jos edellinen katsastus on suoritettu sen jälkeen, kun ajoneuvon käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut 40 vuotta
---	---

Taulukko 1. Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen katsastusväli. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 3 §.)

Ajoneuvon viimeinen katsastuspäivä määräytyy ensimmäisen määräaikaikatsastuksen osalta käyttöönottopäivästä ja seuraavissa edellisestä määräaikaikatsastuksesta. Kuitenkin jos ajoneuvo on katsastettu enintään 30 vuorokautta ennen viimeistä määräaikaikatsastuspäivää, ei ajoneuvon seuraavan määräaikaikatsastuksen ajankohta muutu. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 4 §.)

Ajoneuvolain (1090/2002) 58 §:n mukaan määräaikaikatsastuksesta annetaan todistus, josta käy ilmi katsastuksen tulos, seuraavan katsastuksen ajankohta sekä mahdolliset määräajat katsastuksessa havaittujen puutteiden korjaamiselle. Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle määräajoin suoritettavasta katsastuksesta annettu tai muu todiste on voimassa myös Suomessa. (Ajoneuvolaki 58 §.) Velvollisuutta katsastustodistuksen mukana pitämiseen ei kuitenkaan ole (HE 9/2017).

3.5 Ajoneuvon hylkääminen katsastuksessa ja ajoneuvon käyttökielto

Ajoneuvolain (1090/2002) 56 §:n mukaan, jos ajoneuvosta löydetään vaarallinen vika tai puutteellisuus, se on hylkäämisen lisäksi määrättävä ajokieltoon, ja sitä ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin viat ja puutteellisuudet on korjattu ja ajoneuvo hyväksytty katsastuksessa. Tällaisia vaarallisia vikoja ja puutteita voivat olla esimerkiksi jarruviat tai alustarakenteessa havaittu murtuma (HE 141/2002, 48).

Mikäli ajoneuvo määrätään määräaikaikatsastuksessa ajokieltoon, ajoneuvon katsastaja kiinnittää ajokiellosta merkiksi tarran helposti havaittavaan paikkaan ajoneuvossa. Tarraa ei saa poistaa ennen ajokiellon poistumista. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 8 §.) Ajoneuvoa, jota ei ole hyväksytty määräaikaikatsastuksessa ennen sen viimeistä katsastuspäivää, saa käyttää liikenteessä vain sen kuljettamiseksi

erikseen varattuna aikana katsastukseen (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekel-
poisuuden valvonnasta 5 §).

Mikäli asianmukaisena aikana katsastukseen esitetty ajoneuvo on hylätty katsastuksessa, mutta sitä ei ole asetettu ajokieltoon, voidaan sitä käyttää liikenteessä kuitenkin kahden kuu-
kauden ajan määräaikaikatsastuksen hylkäämisestä. Ajoneuvossa olleet viat ja puutteet tu-
lee kuitenkin korjata mahdollisimman pian ja ajoneuvo esittää jälkitarkastukseen tai uuteen
määräaikaikatsastukseen. Mikäli näin ei toimita, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä vain
sen kuljettamiseksi sille varattuna aikana katsastukseen. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvo-
jen liikennekelpoisuuden valvonnasta 10 § 1 mom.)

3.6 Tekninen tienvarsitarkastus

Ajoneuvolle voidaan suorittaa tekninen tienvarsitarkastus, jossa siitä tarkastetaan ajoneuvon
kunto siltä osin kuin se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön sekä rekisteriin mer-
kityt tiedot (Ajoneuvolaki 70 §). Tekninen tienvarsitarkastus sisältää ajoneuvon kunnan sil-
mämääräisen tarkastuksen, ajoneuvon teknisen kunnan, katsastusten suorittamisen ja mui-
den säännösten mukaisuuden osoittavien asiakirjojen tarkastuksen sekä ajoneuvon teknisen
kunnan tarkastamisen (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvon-
nasta 14 § 1 mom.).

Tienvarsitarkastusdirektiivin 2014/47/EU 3. artiklan mukaisesti ETA-valtiot veloitetaan
suorittamaan teknisiä tienvarsitarkastuksia hyötyajoneuvoille. Hyötyajoneuvoiksi katsotaan
linja-autot, kuorma-autot ja raskaat perävaunut. Kuitenkin Suomen ajoneuvolain säännökset
koskevat kaikkia tieliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, kuten myös säännökset teknisestä
tienvarsitarkastuksesta. (HE 141/2002, 54.)

Tekniset tienvarsitarkastukset suorittaa poliisi. Myös Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat tek-
nisiä tienvarsitarkastuksia toimialueellaan. Traficom eli Liikenne- ja viestintävirasto järjes-
tää kuitenkin teknisiin tienvarsitarkastuksiin ajoneuvon teknisen asiantuntemuksen tarkas-
tuksen suorittajan avuksi. (Ajoneuvolaki 74 §.) Tämä tarkoittaa sitä, että teknisissä tienvar-
sitarkastuksissa on usein mukana katsastusmies. Katsastuksen suorittamiseen oikeutettujen
henkilöiden osallistuminen teknisiin tienvarsitarkastuksiin on perusteltua, koska heillä on jo
valmiina teknisissä tienvarsitarkastuksissa tarvittava ammattitaito. Kaikkia

tienvarsitarkastuksia ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista järjestää sellaisiksi, että katsastuksen suorittajan mukanaolo olisi tarpeellista. (HE 141/2002, 57.)

Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseksi ajoneuvon kuljettaja on velvollinen esittämään tarkastuksen suorittajalle ajoneuvon rekisteröinnistä annetun todistuksen, katsastustodistuksen tai muun vaatimustenmukaisuuden osoittavan asiakirjan, jos kuljettaja on velvollinen pitämään tällaista todistusta mukanaan. Lisäksi tarkastuksen suorittavalla henkilöllä on oikeus päästä ajoneuvoon sisälle ja tarkastaa se, sekä tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa. Ajoneuvon tarkastusta ei kuitenkaan saa ulottaa ajoneuvossa oleviin asumiseen käytettäviin tiloihin, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä. (Ajoneuvolaki 71 §.) Ajoneuvon kuljettaminen saattaa olla tarpeellista esimerkiksi tarkastettaessa ajoneuvon ohjattavuutta ja jarrujen toimivuutta (HE 141/2002, 55).

Tekninen tienvarsitarkastus suoritetaan ilman ennakkoilmoitusta sellaisessa paikassa, missä ajoneuvon tulee täyttää ajoneuvolain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaiset vaatimukset. Tarkastuksesta voidaan ilmoittaa myös etukäteen ennaltaehkäisevästi. (Ajoneuvolaki 72 § 1 mom.) Poliisi voi esimerkiksi ilmoittaa, että liikennevalvonnassa tarkastetaan jonkin ajanjakson aikana erityisesti ajoneuvon renkaiden kuntoa (HE 141/2002, 55). Ajoneuvo voidaan määrätä tarkastettavaksi myös katsastustoimipaikkaan, mikäli tekninen tienvarsitarkastus suoritetaan sellaisen lähellä (Ajoneuvolaki 72 § 1 mom.). Liikenneturvallisuuden vuoksi on perustellumpaa siirtää ajoneuvo katsastustoimipaikkaan, jossa on asiantuntijat ja laitteet valmiina, kuin siirtää laitteet ja asiantuntijat tien varteen (HE 141/2002, 56). Tekniset tienvarsitarkastukset on suoritettava tasapuolisesti ja siten, että niistä ei aiheudu vaaraa tai kohtuutonta haittaa muulle liikenteelle tai tarkastettavalle (Ajoneuvolaki 72 § 2 mom.). Tekninen tienvarsitarkastus voidaan suorittaa myös ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle ajoneuvolle, mutta tarkastukseen ei saa valita ajoneuvoa kuljettajan kansallisuuteen tai ajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottoomaahan syrjivästi perustuen (HE 141/2002, 56).

Mikäli tienvarsitarkastuksessa havaitaan vakavia puutteita toisessa ETA-valtiossa tai Ahvenanmaalla rekisteröidyssä hyötyajoneuvossa, tulee viranomaisten ilmoittaa tarkastuksen tulokset toisen jäsenmaan toimivaltaiselle viranomaiselle ja pyytää asianmukaisia toimenpiteitä, kuten esimerkiksi, että ajoneuvo tulee katsastaa uudelleen (2014/47/EU 18.artikla). Tienvarsitarkastusdirektiivi (2014/47/EU) koskee ainoastaan hyötyajoneuvoja, vaikkakin

Suomen lainsäädäntö antaa mahdollisuuden tehdä tienvarsitarkastuksia muillekin kuin hyötyajoneuville. Ilmoitusvelvollisuus koskee kuitenkin vain hyötyajoneuvoja.

3.7 Ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen katsastus

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/45/EU vahvistetaan vähimmäisvaatimukset yleisillä teillä käytettävien ajoneuvojen määräaikaikatsastusten järjestelmälle (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 2019/1455, liikenne- ja viestintäministeriön muistio, 2). Jäsenvaltiot voivat kuitenkin asettaa itselleen tiukempia säädöksiä kuin mitä direktiivi edellyttää (2014/45/EU L127/5). Lista Euroopan Unionin jäsenvaltioista sekä Euroopan talousalueen maista löytyy opinnäytetyöstä liitteenä (Liite 1). Direktiivissä säädetään muun muassa katsastusajankohdasta ja katsastustiheydestä sekä ajoneuvoille suoritettavan katsastuksen sisällöstä (EU/2014/45 Liite 1).

Valtioneuvoston asetuksessa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta (2019/1455) 18 §:n mukaan *myös Ahvenanmaan maakunnassa tai muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon tulee olla edellä mainittujen direktiivien mukaisesti katsastettu, jos ajoneuvoa käytetään Suomessa. katsastuslainsäädäntö vastaa direktiivin edellyttämää minimiä, joten muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa rekisteröidyn auton tulee olla katsastettu vähintään Suomen lainsäädännön edellyttämällä katsastustiheydellä.*

Kyseisen direktiivin 2014/45/EU 8. artiklan mukaan katsastuksesta on annettava todiste, josta käy ilmi seuraava katsastuspäivämäärä ja vapaan liikkuvuuden edistämiseksi kunkin jäsenvaltion on tunnustettava toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antama todiste (2014/45/EU 8. artikla). Tämä tarkoittaa sitä, että mikäli Suomessa ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon kuljettaja esittää poliisille oman valtionsa katsastustodistusta, tulee suomalaisten viranomaisten se hyväksyä ja ajoneuvoa ei erikseen tarvitse katsastaa Suomessa.

Direktiivissä säädetään myös, että todistus katsastuksesta on oltava myös ajoneuvon katsastukseen esittäneen henkilön saatavilla. Lisäksi direktiivissä säädetään, että katsastusasemien on 20 päivästä toukokuuta 2018 lukien ja viimeistään 20 päivänä toukokuuta 2021 toimitettava antamiinsa katsastustodistuksiin sisältyvät tiedot asianomaisen jäsenvaltion

toimivaltaiselle viranomaiselle sähköisesti. (2014/45/EU 8.artikla.) Tämä tarkoittanee sitä, että kunkin EU ja ETA- valtion viranomaisilla tulisi olla saatavilla sähköinen rekisteri ajoneuvojen katsastuksista. Poliisin kannalta ajateltuna tämä parhaimmillaan tarkoittaisi sitä, että viimeistään kevään 2021 jälkeen kaikkien EU ja ETA-valtioihin rekisteröityjen ajoneuvojen katsastustodistukset ovat viranomaisten saatavilla sähköisesti ja näin ollen katsastusaikojen noudattamista pystyttäisiin kansainvälisellä yhteistyöllä valvomaan paremmin.

Ulkomailla suoritettu katsastus voidaan osoittaa ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuville määräajoin suoritettavasta katsastuksesta annetulla todistuksella tai moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU 10 artiklassa tarkoitettulla todisteella, joka on ajoneuvolain 58 §:n 2 momentin mukaan voimassa Suomessa. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 2019/1455, liikenne- ja viestintäministeriön muistio, 17.) Todisteesta tulee selvitä muun muassa katsastuksen tulos sekä seuraavan katsastuksen määräpäivä (2014/45/EU Liite 2).

Muussa valtiossa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon katsastuksista, kun sitä käytetään tieliikenteessä Suomessa, säädetään valtioneuvoston asetuksella seuraavaa; *Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 allekirjoitettavaksi avattua tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen (SopS 32/1986) ja pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehtyyn sopimukseen (SopS 35/2001) liittyneessä muussa valtiossa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon tulee olla katsastettu mainittujen sopimusten mukaisesti, jos ajoneuvoa käytetään liikenteessä Suomessa (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 18 § 2 mom.).*

Katsastusten osalta Wienin tieliikennesopimuksen liitteessä 5 säädetään ajoneuvojen yleisistä teknillisistä vaatimuksista, kuten jarruista, valoista, ohjauslaitteista ja muista liikenneturvallisuuden vaikuttavista ominaisuuksista. Vaatimukset vastaavat pitkälti EU:n katsastusdirektiivin 2014/45/EU vaatimuksia. Lista Wienin tieliikennesopimukseen liittyneistä valtioista opinnäytetyössä liitteenä (Liite 2).

Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehdyssä sopimuksessa (SopS 35/2001) säädetään menettelytavat sopimuspuolten välisten katsastusnormien hyväksymiseen.

Käsitteeseen "pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten normit" sisältyvät määräykset siitä yhtenäisesti sovellettavasta säännöllisin määräajoin toistettavasta hallinnollisesta menettelystä, jolla sopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset todistavat, että ajoneuvo vastaa annettujen normien vaatimuksia. Todisteena tästä toimii katsastustodistus, jonka malli on työssä liitteenä (Liite 4).

Sopimukseen on lisäksi liitetty normeja, joissa määritetään mm. katsastusaikavälit, tarkastuskohteet ja tarkastusmenetelmät. Normeja on yhteensä neljä kappaletta. Ensimmäisessä normissa säädetään ympäristön suojelusta katsastusten yhteydessä. Toisessa normissa säädetään yhdenmukaisista katsastuskäytännöistä liikennekelpoisuuden valvomiseksi. Kolmannessa normissa säädetään erilaisten kaasulla toimivien ajoneuvojen katsastuksista. Neljännessä normissa säädetään sähkö- ja hybridautojen katsastuksissa. (SopS 35/2011 Rules 1-4.)

Toisessa normissa (Uniform provisions for periodical technical inspections of wheeled vehicles with regard to their roadworthiness) säädetään muun muassa katsastusajoista.

Sen mukaan henkilöautot ja pakettiautot tulee määräaikaikatsastaa ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi. Linja-autot, taksit, ambulanssit, kuorma-autot ja O3 ja O4 perävaunut tulee katsastaa vuosittain. Tämän lisäksi sopimuksessa määritellään tarkistettavat kohteet määräaikaikatsastuksessa sekä luokitellaan viat pieniin, suuriin ja vaarallisiin. (SopS 35/2011 Rule 2.) Sisällöltään tämäkin sopimus vastaa hyvin pitkälti jo aiemmin useasti mainittua EU:n katsastusdirektiiviä 2014/45/EU.

4 AJONEUVOJEN REKISTERÖINTI

Ajoneuvojen rekisteröinnin perusta tulee Wienissä 8. päivänä marraskuuta 1968 tehdystä tieliikennettä koskeva yleissopimuksesta, jonka 3 luvussa säädetään ajoneuvojen rekisteröinnistä. Sen mukaan kaikissa kansainvälisessä liikenteessä olevien moottoriajoneuvojen ja siihen kytketyn muun kuin kevyen perävaunun olla jonkin sopimuspuolen rekisteröimä ja moottoriajoneuvon kuljettajalla tulee olla tällaisesta rekisteröinnistä voimassa oleva todistus, jota kutsutaan rekisteröintitodistukseksi. (Wienissä 8. päivänä marraskuuta 1968 tehty tieliikennettä koskeva yleissopimus, luku 3.) Ajoneuvon rekisteröinnin tarkoituksena on antaa ajoneuvolle sen yksilöivä ja näkyvä tunnus, jonka avulla ajoneuvon käytön valvonta on mahdollista (HE 141/2002, 7).

Suomessa ajoneuvolain (1090/2002) 8 §:n mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä perävaunu on ensirekisteröitävä ja muutosrekisteröitävä. Mikäli ajoneuvoa ei ole rekisteröity asianmukaisesti, on ajoneuvo käyttökiellossa eli sitä ei saa käyttää tieliikenteessä. Ajoneuvon omistaja, haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on rekisteröity ja asianmukaisesti katsastettu. Mikäli ajoneuvoa kuljettaa omistajan tai haltijan työntekijä, on työnantajan huolehdittava, että ajoneuvo on liikennekelpoinen, eli rekisteröity, katsastettu ja vakuutettu. (Ajoneuvolaki 8 §, 9 §.) Ajoneuvojen rekisteröinnillä ja rekisteröintipäätöksillä on kiinteä yhteys ajoneuvojen vuotuisen verotukseen ja liikennevakuutuksiin, sillä ajoneuvoverovelvollisuus sekä vakuuttamisvelvollisuus loppuu ajoneuvon rekisteristä poistoon (HE 61/2006, 8).

4.1 Ensirekisteröinti

Ajoneuvon rekisteröinnistä Suomessa vastaa Traficom. Ajoneuvon ensirekisteröinnin edellytyksenä on, että ajoneuvo on hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa, ellei sitä ole vapautettu rekisteröintikatsastuksesta edellä olevassa osiossa 3.3 kerrotuin perustein. Jotta ajoneuvo voitaisiin ensirekisteröidä, sen tulee siis täyttää Suomessa voimassa olevat ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset. Lisäksi ajoneuvosta ei saa olla annettu romutustodistusta, ajoneuvon verot tulee olla maksettuna, ajoneuvossa on oltava liikennevakuutus sekä ajoneuvon omistajuudesta ja haltijuudesta on annettava riittävä selvitys. Mikäli ajoneuvon omistaa oikeushenkilö, rekisteriin ilmoitetaan ajoneuvolle käyttövastaava. Ensirekisteröinnistä saa todistuksen ja varmenteen Traficomilta pyytämällä. Ajoneuvoa varten annetaan myös aina rekisterikilvet, joissa on yksilöivä rekisteritunnus. (Ajoneuvolaki 66 §, 66a §.)

4.2 Ulkomailta rekisteröity ajoneuvo

Lähtökohtaisesti myös ulkomailta rekisteröity ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa ennen kuin sitä voidaan käyttää Suomen tieliikenteessä. Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä antaa tähän kuitenkin muutamia poikkeuksia. (HE 61/2006, 5.)

Valtioneuvoston asetuksen ajoneuvojen rekisteröinnistä (11.10.2007/893) 42 §:n mukaan, jos ajoneuvosta ei tule suorittaa autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää muussa ETA-valtiossa tai Kosovossa rekisteröityä ajoneuvoa Suomen tieliikenteessä 30 vuorokauden ajan maahantuonnista, jonka jälkeen se tulee rekisteröidä Suomeen. Kuljettajan tulee pystyä osoittamaan maahantuontiajankohta poliisille tullilaitoksen käyttöönottoilmoitukseen tai muuhun asiakirjaan tekemistä merkinnöistä. Jos ajoneuvosta tulee suorittaa autoveroa, sitä saa käyttää autoverolaissa määritetyn verottoman käyttöön oikeutetun ajan ja 7 päivää sen jälkeen. Tällöinkin kuljettajan pitää pystyä osoittamaan poliisille verottoman käytön oikeus em. asiakirjoilla. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 42 §, 45 §.)

Saman asetuksen 43 §:n mukaan henkilö, joka asuu vakituisesti Geneven tai Wienin tieliikenteen yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa, saa käyttää omaa tarvettaan varten toisessa sopimusmaassa rekisteröityä ajoneuvoa vuoden ajan maahantuloista. Jos ajoneuvolle on myönnetty verovapaus määräajaksi, sitä saadaan kuitenkin käyttää määräajan loppuun. Tulli voi antaa tietyissä tilanteissa antaa poikkeuslupia Suomessa vakinaisesti asuvalle kuljettajalle kuljettaa em. sopimukseen kuuluviin valtoihin rekisteröityjä ajoneuvoja. Tästä on pidettävä mukana todistus. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 43 §.)

Suomessa vakinaisesti asuva henkilö saa myös käyttää ulkomailta rekisteröityä ajoneuvoa, jos sen käyttö on autoverolain (29.12.1994/1482) 34b §:n tai 34c §:n mukaisesti verotonta. Tästäkin on pidettävä mukana todistusta. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 44 §.)

Muussa kuin Geneven tai Wienin tieliikennesopimusvaltiossa vakinaisesti asuva henkilö voi hakea Traficomilta erityistä lupaa käyttää kotimaahansa rekisteröityä ajoneuvoa tilapäisesti Suomen tieliikenteessä. Tällöin ajoneuvolle annetaan tullikilvet. Edellytyksenä luvan myöntämiselle kuitenkin on, että ajoneuvo on tuotu Suomeen tilapäistä tarvetta varten, hakija

esittää todistuksen siitä, että ajoneuvo on kyseisessä valtiossa rekisteröity ja hyväksytty liikenteessä käytettäväksi, ajoneuvossa on rekisteröintivaltion kansallistunnus, hakija esittää selvityksen ajoneuvoa varten tehdyn tullikäsitteilyn toimittamisesta. Tällainen poikkeuslupa on voimassa vuoden, ellei tulli ole myöntänyt ajoneuvolle vero- ja tullivapautta määrääjäksi. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 46 §.)

Kaikissa edellä kerrotuissa tilanteissa ajoneuvossa tulee olla rekisteröintivaltion rekisterikilvet, Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus sekä rekisteröintitodistus ja todistus pitää ajoneuvoa hallinnassaan, mikäli se on rekisteröity jonkun toisen nimiin. Ajoneuvon mitat ja massat eivät saa myöskään ylittää Suomessa sallittuja arvoja. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 42-46 §.)

Ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon käyttö Suomen tieliikenteessä liittyy läheisesti autoveroasioihin ja autoverolakiin. Emme kuitenkaan käsittele tässä opinnäytetyössä tarkemmin ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön edellytyksiä. Mikäli ajoneuvon verottoman käytön edellytykset ja väliaikaisen verottoman käytön selvittäminen poliisin näkökulmasta kiinnostaa, löytyy aiheesta muun muassa Jesse Rissasen poliisiammattikorkeakoulussa vuonna 2020 tehty opinnäytetyö ajoneuvon väliaikaisesta verottomasta käytöstä. Lisäksi verottajan nettisivuilta löytyy verottoman käytön edellytykset pähkinänkuoressa.

5 LIIKENNEVAKUUTUS

5.1 Yleistä liikennevakuutuksesta

Liikennevakuutus on lakisääteinen vahinkovakuutus, jonka tarkoituksena on antaa kattava vakuutusturva moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä vahinkoa kärsineille aiheutuvan esine- ja henkilövahingon varalta. Liikennevakuutus on pakollinen moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vahinkoriskin vuoksi. Suomen liikennevakuutuslainsäädäntö pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/103/EY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta. Direktiivi määrittää jokaisen jäsenvaltion kansallisen liikennevakuutuslainsäädännön minimitason. (HE 123/2015, 5-7.)

Liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 5 §:n mukaan ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, tulee vakuuttaa lain mukaisesti, lukuun ottamatta 8 §:ssä määritellyjä poikkeuksia. Tällaisia poikkeuksia ovat esimerkiksi ajoneuvot, jotka kulkevat alle 15km/h sekä ajoneuvot, joita ei tarvitse rekisteröidä tai ajoneuvot, jotka ovat liikennekäytöstä poistettuja. (Liikennevakuutuslaki 5 §, 8 §.) Ajoneuvon pysyvä kotipaikka on Suomessa, mikäli se on rekisteröity Suomeen (Jumppanen ym. 2017, 17).

Vakuuttamisvelvollisuus koskee siis lähtökohtaisesti kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, jotka tulee rekisteröidä. Vakuuttamisvelvollisuus on voimassa siitä riippumatta, onko ajoneuvon rekisteröinti laiminlyöty. Vakuuttamisvelvollisuus voi kuitenkin poistua tietyissä tapauksissa, esimerkiksi silloin, kun ajoneuvo myydään, anastetaan tai se poistetaan liikennekäytöstä. (HE 123/2015, 42, 62-63.) Ajoneuvon vakuuttamisesta vastuussa ovat ajoneuvon omistaja ja haltija. Velvollisuus alkaa hallintaoikeuden siirtymispäivästä. (Liikennevakuutuslaki 6 § 1 mom.)

Ajoneuvon omistajuuden siirtyessä liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 18 §:n mukaan ajoneuvolle sattuneet liikennevahingot korvataan kuitenkin edellisen omistajan tai haltijan liikennevakuutuksesta seitsemän päivän ajan. Käytännössä uudella omistajalla tai haltijalla on siis seitsemän päivää aikaa vakuuttaa ajoneuvo (HE 123/2015, 53).

Edellä mainitussa pykälässä omistajalla tarkoitetaan ajoneuvon yksityisoikeudellista omistajaa, joka on yleensä myös rekisteriin merkitty omistaja. Ajoneuvon haltijalla tarkoitetaan

taas sitä, joka on ajoneuvon rekisteriin merkitty haltija. Mikäli ajoneuvon vakuuttaminen laiminlyödään, seuraamukset kohdistetaan ensisijaisesti haltijalle, vaikka he ovat yhteisvastuussa ajoneuvon vakuuttamisesta. Vakuutus sopimuksen tekemisen jälkeen ja näin ollen vakuuttamisvelvoitteen täytyttyä vakuutusmaksuista vastaa vakuutuksenottaja. (HE 123/2015, 52-54.)

Vakuutusyhtiön vastuu liikennevahingosta alkaa sopimuksentekohetkestä ja jatkuu vakuutuskauden kerrallaan, ellei sopimusta vakuutuksenottajan toimesta irtisanota. Vakuutuksenottajalla, joka on vakuutusvelvollinen, on oikeus irtisanoa rekisteröidyn ajoneuvon vakuutus ainoastaan silloin, kun ajoneuvoon on otettu vakuutus toisesta vakuutusyhtiöstä tai ajoneuvo on anastettu ja siitä on tehty ilmoitus poliisille ja vakuutusyhtiölle. Irtisanomiseksi katsotaan myös se, kun vakuutusyhtiö saa Traficomilta tiedon, että ajoneuvo on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä, ajoneuvo on siirtynyt oikeustoimen johdosta muulle omistajalle tai haltijalle tai että vakuutus on otettu toisesta vakuutusyhtiöstä. Ensimmäinen vakuutuskausi on enintään 13 kuukauden pituinen ja seuraavat vuoden. (Liikennevakuutuslaki 12 §, 16 §.) Vakuutus sopimus on luonteeltaan jatkuva. Raja- ja siirtoliikennevakuutuksia voidaan kuitenkin myöntää myös määräajaksi. (HE 123/2015, 59.)

5.2 Liikennevahingon korvaamisesta

Ajoneuvon ollessa vakuutettu, vakuutusyhtiö vastaa liikennevahingosta. Pääsääntönä on, että vahinko korvataan, vaikka siitä ei olisi kukaan henkilökohtaisesti vahingonkorvausvastuussa. (Liikennevakuutuslaki 31 §, 32 §.) Jo pelkästään se, että vahinko on seurausta ajoneuvon käytölle liikenteessä, muodostaa perusteen korvauksen suorittamiselle (Jumppanen ym. 2017, 39).

Pääsäännöstä löytyy kuitenkin poikkeuksia. Esimerkiksi kun ajoneuvon aiheuttama vahinko on kohdistunut toiseen ajoneuvoon, vahinko korvataan vahingon aiheuttajan vakuutuksesta, mikäli se on aiheutunut kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta tai ajoneuvon liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai sijainnista tai ajoneuvon puutteellisesta kunnosta tai kuorauksesta (Liikennevakuutuslaki 33 § 1 mom.). Korvauksen saaminen vastapuolelta edellyttää siis vastapuolen tuottamusta (Jumppanen ym. 2017, 40). Kuljettajan tai matkustajan tuottamukseen kuuluu myös tahallisuus. Useimmiten tuottamus perustuu kuitenkin tieliikennelain tai asetusten rikkomiseen. Liikennesääntöjen vastainen kulku ilman kuljettajan tuottamusta voi perustua esimerkiksi kuljettajan sairauskohtaukseen. Yleensä ajoneuvon

puutteellinen kuntokin ilmentää kuljettajan tuottamusta, mutta joskus voi tulla eteen tilanteita, jossa näin ei ole, esimerkiksi auton renkaan yllättäen puhjetessa. (HE 123/2015, 77.) On hyvä huomata, että myös matkustajan tuottamus muodostaa korvausperusteen, esimerkiksi matkustajan avatessa ajoneuvon oven varomattomasti (Jumppanen ym. 2017, 40). Mikäli vahinko aiheutuu molempien osapuolten toimista, jakautuu vahingonkorvausvastuu kummankin osapuolen vakuutusyhtiölle (Liikennevakuutuslaki 33 § 2 mom.).

Henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään vahingonkorvauslaissa (31.5.1974/412), jota emme käy tässä opinnäytetyössä tarkemmin läpi. Pääsääntönä kuitenkin on, että liikennevakuutus korvaa moottoriajoneuvon käytöstä muille aiheutuneet esine- ja henkilövahingot, sekä vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan henkilövahingot. Ajoneuvon omistajalle ja haltijalle aiheutuneita esinevahinkoja ei korvata. (HE 123/2015, 4.) Myöskään puhdasta varallisuusvahinkoa ilman esine- tai henkilövahinkoa ei korvata (Jumppanen ym. 2017, 33).

Liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 43 §:n mukaan Liikennevakuutuskeskus korvaa myös sellaisen ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon, jonka kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja jota varten ei ole velvollisuutta ottaa vakuutusta kyseisessä valtiossa. Liikennevakuutuskeskus esittää korvauksen maksamisen jälkeen takautumisvaatimuksen vahingon aiheuttaneen ajoneuvon pysyvän kotipaikan ETA-valtion takuurahastolle. Takuurahaston tehtävänä on korvata vahinkoa kärsineelle vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamat henkilö- tai esinevahingot. (HE 123/2015, 85.)

Liikennevakuutuskeskus korvaa myös sellaisen ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon, jonka vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty. Vahinkoa ei kuitenkaan korvata, jos vahingon kärsijä on ajoneuvon omistaja tai haltija ja hän on tiennyt ajoneuvon olevan vakuuttamaton. (Liikennevakuutuslaki 46 §.) Pykälä ei rajoitu pelkästään suomalaisiin ajoneuvoihin, vaan Liikennevakuutuskeskus on velvollinen korvaamaan myös sellaisen ajoneuvon aiheuttaman vahingon, jonka pysyvä kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa, mutta jonka lainsäädännön mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty. Liikennevakuutuskeskuksen korvattua tällaisen vahingon, sillä on oikeus hakea korvaus takaisin kyseisen jäsenvaltion korvauselimeltä. (HE 123/2015, 87.) Liikennevakuutuskeskus vastaa myös anastetun ajoneuvon aiheuttamista vahingoista (Jumppanen ym. 2017, 173).

5.3 Ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen liikennevakuutus

Liikennevakuutusvelvollisuus perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/103/EY, jonka 3. artiklan mukaan kaikissa ajoneuvoissa, joiden pysyvä kotipaikka on jäsenvaltion alueella, on oltava vastuuvakuutus. Tällöin siis muusta ETA-valtiosta Suomeen tulevalla ajoneuvolla tulee olla kotivaltionsa liikennevakuutus.

Liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 13 §:n mukaan Suomessa otettu liikennevakuutus on voimassa kaikissa ETA-maissa. Tämä perustuu direktiiviin 2009/103/EY, jonka 14 artiklan mukaan yhdessä ETA-maassa otetun liikennevakuutuksen on oltava voimassa myös muissa ETA-maissa ja katettava kaikissa jäsenvaltioissa niiden lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan tai sen jäsenvaltion lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi (2009/103/EY 14. artikla). Eli toisessa ETA-maassa vakuutetun ajoneuvon liikennevakuutus on voimassa myös Suomessa (HE 123/2015, 10).

5.4 Rajaliikennevakuutus

Jos ajoneuvo tuodaan Suomeen kolmannesta maasta, eli muualta kuin ETA-valtiosta, tulee siihen ottaa rajaliikennevakuutus (Liikennevakuutuslaki 7 § 1 mom.). Rajaliikennevakuutuksen myöntää Suomessa käytännössä Liikennevakuutuskeskus rajanylityspaikoilla (Jumppanen ym. 2017, 172). Ajoneuvon tulee olla rajaliikennevakuutuksen alkaessa Suomessa tai sen rajalla. Rajaliikennevakuutus on voimassa 30 vrk – 1 vuoden. (Liikennevakuutuskeskus 2019.) Suomessa hankittu rajaliikennevakuutus on voimassa koko ETA-alueella. Kuitenkin siitä korvataan kuljettajalle aiheutunut henkilövahinko vain, jos vahinko on sattunut Suomessa, Ruotsissa tai Norjassa. (Jumppanen ym. 2017, 172.) Rajaliikennevakuutusvelvollisuuden valvonta kuuluu Tullille (Liikennevakuutuslaki 91 § 1 mom.).

5.5 Vihreä kortti -järjestelmä

Suomi kuuluu vihreä kortti -järjestelmään. Green card eli vihreä kortti -järjestelmä perustuu YK:n alaisen Euroopan talouskomission piirissä toteutettuun järjestelyyn, jonka tarkoituksena on, että yhdessä sopimusvaltiossa ajoneuvolle otettu liikennevakuutus on voimassa myös muissa sopimusvaltioissa. Vihreä kortti on todistus voimassa olevasta liikennevakuutuksesta ja sen antaa vakuutuksen myöntänyt vakuutusyhtiö. Tavoitteena vihreä kortti -

järjestelmällä on se, että ajoneuvolle ei tarvitse ottaa erillistä vakuutusta jokaisella rajalla ja se, että vahinkoa kärsinyt osapuoli ei joudu kärsimään siitä, jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo on rekisteröity toiseen maahan. (HE 123/2015, 26.) Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvat valtiot löytyvät opinnäytetyöstä liitteestä 3.

Vihreä kortti on todiste siitä, että ajoneuvolla on kotivaltiossaan voimassa oleva liikennevakuutus. Vakuutusyhtiö on velvollinen antamaan vähintään ETA-valtiot kattavan vihreän kortin. Vakuutusyhtiö voi supistaa korvausvastuuta muiden valtioiden osalta. ETA-valtiot, Serbia, Sveitsi ja Andorra kuuluvat vihreän kortin yleissopimuksen laajennuksen piiriin, mikä tarkoittaa sitä, ettei kyseisiin maihin rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajalla ole velvollisuutta esittää vihreää korttia Suomen tieliikenteessä. Näitä ajoneuvoja pidetään tietyin rajoituksin vakuutettuina. (Jumppanen ym. 2017, 172, 181.)

Rajaliikennevakuutusta ei siis tarvitse ottaa, jos ajoneuvolla on voimassa oleva vihreä kortti. (Liikennevakuutuslaki 7 § 2 mom.).

5.6 Liikennevakuutuksen maksamattomuus ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 25 §:ssä säädetään vakuutusyhtiön vastuun jatkumisesta. Täytyy siis huomata, että vakuuttamisvelvollisuus täyttyy ja vakuutus on voimassa, vaikka vakuutuksenottaja ei sopimuksen tekemisen jälkeen maksaisi vakuutusmaksuja (HE 123/2015, 11). Vakuutusyhtiön oikeudesta periä saataviaan säädetään erikseen verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa 706/2007 (Liikennevakuutuslaki 25 § 2 mom.).

Vaikka kaikkien tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tulisi olla vakuutettuja, on kuitenkin tosiasia, että näin ei ole (Jumppanen ym. 2017, 173). Ajoneuvo on käyttökiellossa, mikäli vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty (Liikennevakuutuslaki 30 § 1 mom.). Käyttökielto poistuu vasta, kun vakuuttamisvelvollisuudesta on huolehdittu (HE 123/2015, 75).

Liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 27 §:n mukaan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä laiminlyöjä on velvollinen maksamaan kohtuullisen maksun siltä ajalta, jota laiminlyönti koskee. Yläraja tälle on kuitenkin viisi vuotta ja tämän lisäksi kuluva kalenterivuosi. (Liikennevakuutuslaki 27 § 1 mom.) Tarkoituksena tällä pykälällä on saada perittyä vakuutusmaksua vastaava summa laiminlyönnin ajalta. Kohtuullinen maksu perustuu

Liikennevakuutuskeskuksen omaan maksuperusteeseen, joka vastaa mahdollisimman hyvin keskimääräistä liikennevakuutusmaksua. (HE 123/2015, 73.)

Tämän lisäksi maksettavaksi tulee vielä laiminlyöntimaksu, joka on enintään kolme kertaa vakuutusmaksun suuruinen. Laiminlyöntimaksua määritettäessä otetaan huomioon laiminlyöntiajan pituus, laiminlyönnin tahallisuus ja toistuvuus sekä se, onko ajoneuvoa käytetty liikenteessä. (Liikennevakuutuslaki 28 § 1 mom.) Tämä tarkoittaa siis, että laiminlyöntimaksu ja liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 27 §:n mukainen maksu on yhteensä korkeintaan neljä kertaa vakuutusmaksun suuruinen (HE 123/2015, 72).

5.7 Ajoneuvon liikennekäytöstä poisto

Ajoneuvon liikennekäytöstä poistolla tarkoitetaan ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin (Liikennevakuutuslaki 2 § 1 mom.). Kun ajoneuvoa ei enää käytetä liikenteessä, se voidaan ilmoittaa liikennekäytöstä poistetuksi (Traficom 2020). Ajoneuvoa saa käyttää tällöin sen vuorokauden loppuun, jona ilmoitus on tehty (Ajoneuvolaki 66c § 2 mom.). Liikennekäytöstä poistetusta ajoneuvosta ei tarvitse maksaa ajoneuvoveroa (Ajoneuvoverolaki 30.12.2003/1281 4a §). Liikennekäytöstä poistolla on myös vaikutuksia vakuutusmaksujen suuruuteen. Vaikutus vakuutusmaksuun riippuu vakuutussopimuksen ehdoista. (Traficom 2020.)

Mikäli ajoneuvoa käytetään liikenteessä sen ollessa liikennekäytöstä poistettu, vakuutuksenottajan on suoritettava vakuutusyhtiölle vakuutusehdoissa määritelty enintään kolminkertainen vakuutusmaksu. Korotettu vakuutusmaksu määrätään liikennekäytöstä poiston alkamispäivän ja liikenteeseen käytön väliseltä ajalta, jollei erityisen painavasta syystä muuta johdu. (Liikennevakuutuslaki 22 §.)

6 POLIISIN TOIMENPITEET JA SEURAAMUKSET

6.1 Tiedonhaku


Ajoneuvojen teknisten tietojen hakuun poliisilla on mahdollisuus käyttää monenlaisia järjestelmiä ja lähteitä. Alla käymme läpi, minkälaisia tietoja on mahdollista etsiä avoimista lähteistä.

Joidenkin valtioiden viranomaiset tarjoavat käyttäjille avoimia lähteitä, joista ajoneuvon tietoja voidaan tarkistaa. Tällaisia lähteitä löytyy esimerkiksi Virosta ja Ruotsista.

Viron rekisteriä ylläpitää Viron tielaitos eli Maanteeamet. Viron tielaitoksen pääasialliset tehtävät ovat luoda turvallinen, ympäristöystävällinen ja toimiva tieliikenneympäristö Viron kansallisille teille, suunnitella ja ylläpitää tieverkostoa, organisoida julkista liikennettä, ylläpitää tietokantoja lakien nojalla ja osallistua toiminta-alueeseensa liittyvien suunnitelmien ja hankkeiden kehittämiseen (Maanteeamet 2020). Rekisteristä on nähtävissä muun muassa ajoneuvojen tekniset tiedot, katsastustiedot ja liikennevakuutustiedot.

[Back to the vehicle's background information checks](#) ↓ Save

MAIN DATA



First registration:	25.03.1999	
Category:	passenger car	
Body:	hatchback	⊖ No valid technical inspection »
Body colour:	yellow	
Engine:	1984 cm ³	⊖ No motor third party liability insurance contract »
Engine power:	85 kW	
Fuel:	Gasoline	
Transmission:	manual	
Drivetrain:	front wheel drive	
Registration certificate:	EL592566	

Kuva 1: Kuvankaappaus Viron tielaitoksen ajoneuvorekisteristä. Kuvasta on havaittavissa, että haetulla autolla ei ole voimassa olevaa liikennevakuutusta eikä sitä ole määräaikaikatsastettu. (kuva: Maanteeamet 2020, Soiduk taustakontroll)

Rekisteri on helposti käytettävissä vaikkapa matkapuhelimella osoitteessa <https://etee-nidus.mnt.ee/public/soidukTaustakontroll.jsf> ja sieltä löytyy kieliversiot viroksi, venäjäksi ja englanniksi.

Ruotsilla on vastaavanlainen rekisteri, jota ylläpitää Ruotsin kuljetushallitus eli Transportstyrelsen. Transportstyrelsenin tavoitteena on vastaavasti kuin Virossa pyrkiä saavuttamaan hyvä saavutettavuus, laadukas, turvallinen ja ympäristöystävällinen rautatie-, lento-, meri- ja maantiiliikenne. Transportstyrelsen vastaa säännösten laatimisesta ja siitä, että viranomaiset, yritykset, organisaatiot ja kansalaiset noudattavat niitä. (Transportstyrelsen 2020.)

Fabrikat
VOLVO B + V70
Handelsbeteckning
<i>Uppgift saknas.</i>
Fordonsstatus ⓘ
Avställd (2019-02-05)
Färg
Svart
Fordonsår
2008
Fordonet tillverkat
200806
Fordonsslag
PERSONBIL
(8*)Besiktigas senast
2018-04-30
*numrering enligt harmoniserade unionskoder i 2014/45/EU bilaga II

Kuva 2: Kuvankaappaus Ruotsin kuljetushallituksen ajoneuvorekisteristä. Siitä on havaittavissa, että kyseinen ajoneuvo on liikennekäytöstä poistettu ja se olisi tullut katsastaa viimeistään 30.4.2018. (kuva: Transportstyrelsen Fordon Sök)

Ruotsin rekisterin löytää osoitteesta <https://fu-regnr.transportstyrelsen.se/extweb/UppgifterAnnatFordon>. Kieliversiota tietokantahaussa ei ole, joten hakutuloksen tulkinta vaatii ruotsin kielen taitoa.

Avointen lähteiden lisäksi ulkomaille rekisteröidyistä ajoneuvoista pystyy hakemaan tietoa joistakin poliisin omista järjestelmistä.

6.2 Ajoneuvon pysäyttäminen ja asiakirjojen tarkastaminen

Poliisin oikeudesta pysäyttää ajoneuvo liikenteessä säädetään tieliikennelain (TLL, 10.8.2018/729) 182 §:ssä. Sen mukaan *ajoneuvo on poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen antamasta merkistä pysäytettävä. Kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen* (TLL 182 §).

Poliisilla on oikeus ajoneuvoa pysäyttäessä tarkastaa kuljettajalta tiettyjä asiakirjoja, joita kuljettajalla tulee olla mukana. Ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa kuljettavalla henkilöllä tulee olla mukana ajokortti (Ajokorttilaki 29.4.2011/386 32 § 1 mom.). Lisäksi kuljettajalla tulee olla mukanaan rekisteröintitodistus ja todistus pitää ajoneuvoa hallinnassaan, mikäli se on rekisteröity jonkun toisen nimiin (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 42-46 §). Kuljettajalla ei kuitenkaan tarvitse olla erikseen mukana katsastustodistusta (HE 9/2017).

ETA-maihin, Serbiaan, Sveitsiin tai Andorraan rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajilla ei ole velvollisuutta esittää vihreää korttia Suomen tieliikenteessä. Näitä ajoneuvoja pidetään tietyin rajoituksin vakuutettuina. (Jumppanen ym. 2017, 172.) Tämä perustuu Euroopan Unionin Council of Bureauxin laatimaan laattasopimukseen, johon Suomi on sitoutunut. Velvollisuus pitää mukanaan vihreää korttia on näiden valtioiden välillä poistettu kansainvälisen liikenteen helpottamiseksi. (Council of Bureaux 2020.) Muihin valtioihin rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajien tulee esittää vihreä kortti tai todistus voimassa olevasta raja-liikennevakuutuksesta.

6.3 Seuraamukset

6.3.1 Ajokieltoon määrääminen

Poliisin toimenpiteistä puutteita havaitessa säädetään ajoneuvolain (1090/2002) 84 §:ssä. *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 estää ajoneuvon käyttämisen liikenteessä tai muualla ja määrätä ajoneuvon ajokieltoon ottamalla pois rekisterikilvet, siirtomerkit, rekisteröinnistä annetun todistuksen, koenumerotodistuksen, siirtoluvan taikka käyttämällä muunlaisia tarvittavia keinoja. 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. (Ajoneuvolaki 84 § 1 mom.)*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttö liikenteessä on kielletty, jos sitä ole hyväksytty määräaikaiskatsastuksessa (Ajoneuvolaki 51 § 1 mom.). Ajoneuvo on käyttökiellossa myös silloin, jos sitä ei ole esitetty katsastukseen määräajan puitteissa tai jos sitä ei ole hyväksytty katsastuksessa (HE 141/2002, 45). Liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 30 §:n mukaan ajoneuvon, jonka vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, käyttö liikenteessä on kielletty. Myöskin liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo on käyttökiellossa (Ajoneuvolaki 8 § 1 mom.). Näin ollen katsastamattomasta, vakuuttamattomasta tai liikennekäytöstä poistetusta ajoneuvosta voidaan poliisin toimesta ottaa kilvet pois.

Jos poliisi on ottanut ajoneuvosta kilvet pois, hänen on tehtävä katsastus- tai rekisteröintitodistukseen taikka ajoneuvoliikennerekisteriin ajokieltoa koskeva merkintä. Rekisteröintitodistus tai rekisterikilvet on toimitettava ajoneuvon omistajan tai haltijan ilmoittamaan katsastustoimipaikkaan, jonka on viipymättä merkittävä ajokielto ajoneuvoliikennerekisteriin tai ilmoitettava siitä Traficomille. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 16 §.)

Lisäksi, mikäli ajoneuvon omistusoikeudessa tai yksilöintitiedoissa on epäselvyyksiä, poliisi voi ilmoittaa näistä Traficom. Traficom voi tiedon saatuaan kieltää ajoneuvon rekisteritietojen muuttamisen määrääjäksi ja tehdä tästä merkinnän rekisteriin (Ajoneuvolaki 69a §).

6.3.2 Valvontakatsastukseen määrääminen

Seuraavissa tapauksissa poliisi voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastettavaksi:

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvossa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa, hän voi määrätä ajoneuvon katsastettavaksi (valvontakatsastus). Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen myös, jos aikaisemmin annettua ajoneuvon korjauskehotusta ei ole noudatettu. (Ajoneuvolaki 85 §.)

Jos ajoneuvoa ei ole poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen määräämässä ajassa esitetty valvontakatsastukseen, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, ennen kuin se on hyväksytty valvontakatsastuksessa. Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo yksityiskohtaisemman tarkastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muun erityisen syyn vuoksi, hän voi määrätä valvontakatsastuksen laajennettavaksi rekisteröintikatsastusta vastaavaksi. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen. (Ajoneuvolaki 85 §.)

6.3.3 Liikennevirhemaksu

Ajokieltoon tai valvontakatsastukseen määräämisen lisäksi poliisi voi antaa ajoneuvon kuljettajalle myös liikennevirhemaksun seuraavista laiminlyönneistä:

Mikäli ajoneuvon katsastusvelvollisuus on laiminlyöty, poliisi voi antaa ajoneuvon kuljettajalle 70 euron suuruisen liikennevirhemaksun. 40 euron suuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä ajoneuvon kuljettajalle myös silloin, kun ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan vaadittavaa rekisteröintitodistusta. 70 euron suuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle, mikäli hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo ajoneuvolain 4 §:ssä säädettyjä ajoneuvon yleisiä turvallisuusvaatimuksia. (Ajoneuvolaki 96 §.)

7 HAASTATTELUT

7.1 Poliisi

Opinnäytetyötä varten haastattelimme Helsingin poliisilaitoksen liikennesektorin ylikons-
taapeli Tuija Saarista. Haastattelu on tehty kasvotusten teemahaastatteluna.

Saarinen kertoo, että Helsingin poliisilaitoksella ulkomaalaisten ajoneuvojen liikennekelpoi-
suutta valvotaan henkilöautojen osalta muun liikennevalvonnan yhteydessä. Pääosin liiken-
nevalvontaa suorittaa liikennesektorin henkilöstö. Katsastusten ja vakuutusten ajantasai-
suutta pyritään valvomaan aina kun pystytään. Saarinen kertoo, että valvonnan laatu on kui-
tenkin vaihtelevaa riippuen ajoneuvon rekisteröintivaltioista. Joidenkin valtioiden rekisteriot-
teissa määräaikaikatsastus on selkeästi merkattu ja niistä on nähtävissä, milloin ajoneuvon
seuraava määräaikaikatsastus tulisi suorittaa. Toisten valtioiden kohdalla on taas haasta-
vampaa katsoa, milloin ajoneuvo on edellisen kerran katsastettu. Lisäksi haasteita tuottaa
epäselvyys siitä, kuinka usein kyseisen valtion lainsäädännön mukaan minkäkin ajoneuvo-
luokan ajoneuvo tulee katsastaa. (Saarinen 2020.)

Haastattelussa tiedustelimme Saarisen mielipidettä valvonnan laadusta ja poliisin tietoisuu-
desta asiaan liittyen nykyään ja sitä, onko valvonnassa hänen mielestään parannettavaa.
Saarinen kokee, että poliisin tietoisuutta ulkomaalaisten ajoneuvojen valvonnasta ja ajoneu-
vojen valvonnasta ylipäätään tulisi lisätä. Lisäksi Saarinen kertoo, että valvonnan tulisi koh-
distua enemmän ajoneuvon kuntoisuuden valvontaan. Saarinen kokee, että nykyään poliisi
ei valvo ajoneuvon kuntoa samalla tavalla kuin aiemmin. Esimerkkinä Saarinen kertoo, että
ajoneuvojen koeajot ovat vähentyneet. Nykyään on harvinaista, että poliisi menisi ajoneuvon
ohjaustilaan ja kokeilisi, onko ajoneuvo liikennekelpoinen. (Saarinen 2020.)

Saarinen kertoo, että tarkastuksessa voidaan testata muun muassa jarrujen kuntoa, ohjauksen
toimivuutta, jousitusta ja näkyvyyttä ohjaamosta. Jarruja ja ohjausta voidaan testata koeaja-
malla. Jarruista voidaan tarkastaa, että painettaessa jarrua, ei polkimen tulisi mennä pohjaan
saakka. Jousitusta voidaan tarkastaa muun muassa painamalla autoa perästä tai konepellistä.
Saarinen kertoo, että nämä ovat eniten liikenneturvallisuuteen vaikuttavia seikkoja, jonka
vuoksi niiden toimivuuteen olisi hyvä kiinnittää huomiota. (Saarinen 2020.)

Saarinen kokee, että olisi hyvä, mikäli myös hälytys- ja valvontasektorin poliisit valvoisivat ja koeajaisivat enemmän ajoneuvoja. Saarinen kertoo, että nykypäivän trendi on enemmänkin tarkastaa, onko katsastusajat ja asiat paperilla kunnossa. Mikäli ajoneuvossa on paperilla vikaa, niin otetaan kyllä kilvet pois, mutta usein annetaan myös lupa kuljettaa ajoneuvo takaisin kotiin miettimättä sitä, onko syy katsastamattomuudelle juurikin siinä, että se ei ole liikennekelpoinen. Saarinen kertoo, että liikenneturvallisuus ei ainakaan parane sillä, että ajetaan kilvettömällä autolla luvan kanssa. (Saarinen 2020.)

Syyksi koeajojen vähentymiselle Saarinen pohtii poliisin korostettuja työturvallisuusseikkoja. Helsingissä monilla poliiseilla on tapana, että asiakasta ei oteta oman henkilöauton kyytiin työturvallisuussyistä, joten Saarinen pohtii, päteekö sama ajatustapa myös siihen, ettei asiakkaan autoon mennä kovin mielellään. (Saarinen 2020.)

Kyselimme lisäksi, mitä avoimia järjestelmiä liikennesektori käyttää valvoessaan ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja. Saarinen kertoo käyttävänsä avoimia rekistereitä, jotka löytyvät ainakin Viron ja Ruotsin ajoneuvoista. (Saarinen 2020.)

Tiedustelimme Saariselta Helsingin poliisilaitoksen käytäntöjä teknisille tienvarsitarkastuksille. Saarinen kertoo, että teknisiä tienvarsitarkastuksia tehdään systemaattisesti vain hyötyajoneuvoille. Helsingin poliisilaitoksen liikennesektorilla on oma ryhmänsä raskaan liikenteen valvontaan. Teknisiä tienvarsitarkastuksia tehdään muun muassa raskaan liikenteen valvonnan temaviikoilla. Teknisille tienvarsitarkastuksille on varattu vähintään yksi päivä kolmen viikon jaksosta. Tarkastuksia tehdään Helsingin alueella usein poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyönä satamissa, joissa tiedetään liikkuvan paljon hyötyajoneuvoja. (Saarinen 2020.)

Saarinen kertoo, että tekniset tienvarsitarkastukset suoritetaan yhteistyössä katsastuskontto-reiden kanssa ja niissä on aina mukana katsastusmies. Mikäli teknisessä tienvarsitarkastuksessa havaitaan puutteita, määrätään ajoneuvo valvontakatsastukseen. Saarinen kertoo, että teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastetaan muun muassa valot, renkaiden ja alustan kunto, näkyvyys ohjaamosta, ohjaus sekä valvotaan hyötyajoneuvojen ajo- ja lepoaikoja tarkastamalla ajopiirturit. Tiedustellessamme, millä perusteella tarkastettavat ajoneuvot valitaan, Saarinen kertoo, että kokemus on harjaannuttanut silmän valikoimaan ajoneuvojen joukosta sellaisia yksilöitä, joilla mahdollisesti on puutteita liikennekelppoisuudessa. Ajoneuvot

valikoituvat tarkastukseen muun muassa silmämääräisen kunnan ja kuljetusyritysten entisyyden perusteella. (Saarinen 2020.)

Saarinen kertoo, että on yleistä, että tarkastettavista ajoneuvoista löytyy puutteita. Jos kymmenen autoa tarkastetaan, niin vähintään kolmesta löytyy puutteita, pieniä tai suuria. Puutteet liittyvät yleensä renkaiden kuntoon, alustamurtumiin, jarrulevyjen kuntoon tai jarruvoiman puutteeseen. Myös pakokaasu- ja piirturimanipulointia mahtuu joukkoon. (Saarinen 2020.)

Tiedustelimme, onko Saarisella tietoa, kuinka paljon Helsingin alueella henkilöautoja yleisesti ottaen määrätään valvontakatsastukseen. Saarisella ei ollut tästä tarkempaa tilastoa. Tiedustelimme lisäksi, minkälaisia toimenpiteitä poliisi tekee, jos liikenteessä tavataan ulkomaille rekisteröity ajoneuvo, jossa ei ole voimassa olevaa liikennevakuutusta.

Saarinen kertoo, että nykyään toimenpiteet ovat aika vähissä. Saarinen muistelee, että aiemmin ajoneuvo toimitettiin tulliin, jossa sille tuli ottaa rajaliikennevakuutus, mutta kertoo, että nykyään ei enää toimita näin. Saarinen kertoo, että on mahdollista tehdä valvontailmoitus Liikennevakuutuskeskukselle, mutta tietoa siitä, johtaako asia toimenpiteisiin sen osalta, ei ole. (Saarinen 2020.)

Saarinen toivoo tietoa siitä, mitä poliisin suorittamien toimenpiteiden jälkeen ulkomaille rekisteröidyille ajoneuvoille tapahtuu. Saarinen kertoo, että olisi hyvä saada selvennystä, mitä tapahtuu sen jälkeen, kun ulkomaisesta ajoneuvosta ottaa kilvet pois ja kilvet toimitetaan katsastuskonttorille. Saarinen kertoo, että olisi hienoa pystyä ohjeistamaan myös kuljettajaa siitä, mitä seuraavaksi tapahtuu. Kun ulkomaisesta ajoneuvosta ottaa kilvet pois, syntyy epä-tietoisuus siitä, miten kilvet saa takaisin. Saarinen toivoo tarkempaa tietoa, kenen vastuulle kuuluu mikäkin asia ja mitä asioita Suomen katsastuskonttorit hoitavat ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen osalta. Lisäksi Saarinen haluaa tietää, onko ulkomaille rekisteröidyistä ajoneuvoista Liikennevakuutuskeskukselle tehdyistä valvontailmoituksista mitään hyötyä. (Saarinen 2020.)

7.2 Katsastuskonttori

Opinnäytetyötä varten haastattelimme myös katsastusmies Jukka Rounamo sähköpostitse. Rounamo toimii katsastajana A- Katsastus Vantaa – Kehä III:lla. Rounamo tekee muun työn ohessa paljon yhteistyötä poliisin kanssa muun muassa raskaan kaluston valvonnassa.

Tiedustelimme, kuinka paljon poliisi toimittaa ulkomaalaisten ajoneuvojen rekisterikilpiä katsastuskonttorille vuosittain. Tarkkaa määrää tai kilpien toimittamisen yleisyyttä Rounamo ei osannut yleisellä tasolla kommentoida. Toimipisteeseen, jossa Rounamo itse työskentelee, oli toimitettu noin 20 kappaletta ulkomaalaisten henkilöautojen rekisterikilpiä tänä vuonna, heinäkuuhun 2020 mennessä. Rounamon mukaan katsastuskonttorilla on velvollisuus ottaa ulkomaalaisen ajoneuvon rekisterikilvet aina vastaan. (Rounamo 2020.)

Olimme myös kiinnostuneita kuulemaan, miten ulkomaalaisen ajoneuvon kuljettajan tulee toimia, mikäli ajoneuvosta on poistettu rekisterikilvet katsastamattomuuden vuoksi. Rounamo kertoo, että mikäli poliisi poistaa ajoneuvon rekisterikilvet katsastamattomuuden vuoksi ja toimittaa kilvet katsastuskonttorille, täytyy ajoneuvon kuljettajan käydä katsastamassa ajoneuvo omassa kotimaassaan. Siirto rajalle tapahtuu valvontailmoituksella tai siirtokilvillä, mikäli ajoneuvon tekninen kunto sen sallii. Mikäli ajoneuvo ei ole liikennekelpoinen, käytetään siirtoon hinausautoa tai erikoiskuljetuslavettia. Jos rekisterikilvet poistetaan satamassa ja ajoneuvo halutaan siirtää takaisin laivaan ja pois Suomesta, kilvettömän ajoneuvon saattaa tarvittaessa ulkorajalle poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli. Kun ajoneuvo on määräaikaikatsastettu maassa, johon ajoneuvo on rekisteröity, täytyy kuljettajan tulla esittämään katsastustodistus katsastusasemalle, jonne kilvet on palautettu. Katsastustodistusta näyttämällä kuljettaja saa ajoneuvon rekisterikilvet takaisin. Rounamo kertoo, että määräaikaikatsastuksen suorittaminen Suomessa ei ole mahdollinen ulkomaille rekisteröidyille ajoneuvoille. (Rounamo 2020.)

Kysyimme myös, onko ulkomaalaista ajoneuvoa mahdollista rekisteröidä Suomeen, jotta määräaikaikatsastuksen voisi suorittaa Suomessa. Rounamon mukaan ulkomaalaisen ajoneuvon rekisteröinti Suomeen voi tuottaa ongelmia. Rounamo itse ei ole koskaan kuullut, että joku olisi yrittänyt rekisteröidä ajoneuvonsa Suomeen määräaikaikatsastuksen vuoksi. (Rounamo 2020.)

Tiedustelimme lisäksi, onko katsastuskonttoreilla tietoa eri valtioiden määräaikaikatsastusajoista. Rounamo kertoi, ettei katsastuskonttoreilla ole tällaista tietoa. Ulkomaalaisten ajoneuvojen valvonta kuuluu poliisille, Rajavartiolaitokselle ja Tullille. Mikäli katsastusmies on mukana tienvarsitarkastuksissa, toimii hän vain teknisenä asiantuntijana. (Rounamo 2020.)

Lopuksi Rounamo halusi muistuttaa, että sama katsastusdirektiivi on käytännössä voimassa kaikissa EU-maissa. Ajoneuvotekniikka kehittyy ja säädökset muuttuvat jatkuvasti, joten Rounamo haluaa alleviivata jatkuvaa koulutustarvetta ja sen lisäämisen merkitystä jokaiselle, joka työskentelee ulkomaalaisten ajoneuvojen parissa. (Rounamo 2020.)

7.3 Liikennevakuutuskeskus

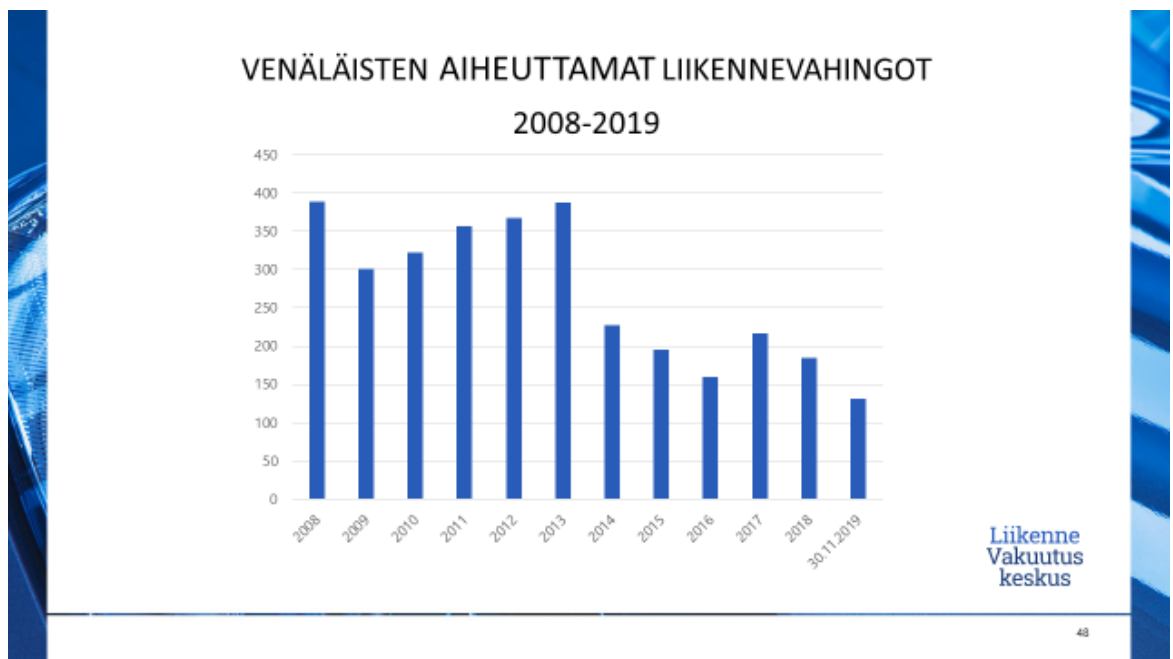
Haastattelimme opinnäytetyötä varten sähköpostitse Seija Väyrystä Liikennevakuutuskeskuksesta. Väyrynen työskentelee Liikennevakuutuskeskuksessa kansainvälisten asioiden asiantuntijana.

Väyrysellä antoi tilastoja ulkomaalaisten vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista. Tilaston mukaan eniten liikenneonnettomuuksia ulkomaille rekisteröidyistä ajoneuvoista aiheuttavat naapurimaihin, eli Viroon ja Venäjälle, rekisteröidyt ajoneuvot. (Liikennevakuutuskeskus 2020.)



Kuvio 1 kuvaa ulkomaille rekisteröityjen vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamia liikennevahinkoja vuodesta 2014 vuoteen 2019. Määrät on kuvattu kappalemäärittäin. (kuva: Liikennevakuutuskeskus 2020)

Kuviossa 1 on havaittavissa selkeä lasku vakuuttamattomien ajoneuvojen kuljettajien aiheuttamissa liikennevahingoissa vuosina 2014-2019. Kuvion mukaan vuonna 2014 vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamia liikennevahinkoja oli noin 35 kappaletta. Määrä on laskenut huomattavasti vuoteen 2015 mennessä. Silloin liikennevahinkoja oli noin 12 kappaletta. Vuosina 2016 ja 2017 määrät ovat nousseet molempina vuosina 16-17 kappaleeseen. Viime vuosina 2018 ja 2019 määrät ovat laskeneet alhaisimmiksi 5-6 kappaleeseen.



Kuvio 2: Venäjälle rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajien aiheuttamat liikennevahingot vuosina 2008-2019. (kuva: Liikennevakuutuskeskus 2020)

Kuvio 2 kuvaa Venäjälle rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajien aiheuttamia liikennevahinkoja vuosina 2008-2019. Vuosina 2008 ja 2013 määrät ovat olleet korkeimmillaan lähes 400 kappaletta. Vuoden 2013 jälkeen venäläisten autoilijoiden aiheuttamien liikennevahinkojen määrä on laskenut. Alhaisimmillaan määrä on ollut vuonna 2019. Silloin liikennevahinkoja oli sattunut noin 140 kappaletta.

Yhteenvetona Liikennevakuutuskeskuksen tilastojen mukaan vuosina 2008-2019 ulkomaille rekisteröidyt vakuuttamattomat ajoneuvot aiheuttivat 244 liikennevahinkoa Suomessa. Tilaston mukaan Venäjälle rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajat aiheuttivat 149 liikennevahinkoa, virolaiset 25, latvialaiset ja liettualaiset yhteensä 9, ranskalaiset 10, saksalaiset 5 ja

puolalaiset 7. Lisäksi yksittäisiä liikennevahinkoja aiheuttivat muun muassa Romaniaan, Ruotsiin, Turkkiin ja Espanjaan rekisteröidyt ajoneuvot. (Liikennevakuutuskeskus 2020.)

Tilastoista näkyivät myös maksetut korvaukset vakuuttamattomien ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista. Vuosien 2009–2019 välisenä aikana korvauksia maksettiin yhteensä 942 114, 33 euroa. (Liikennevakuutuskeskus 2020.)

Mikäli Venäjälle tai muuhun ETA-valtioiden ulkopuoliseen valtioon rekisteröity vakuuttamaton ajoneuvo aiheuttaa liikennevahingon Suomessa, jää lasku suomalaisten maksettavaksi. Tämän vuoksi Liikennevakuutuskeskuksella on paljon yhteistyötä Rajavartiolaitoksen ja Tullin kanssa vakuuttamisvelvollisuuden valvonnan suhteen. Maahantulotarkastuksessa Rajavartiolaitos ja Tulli tarkastavat ajoneuvon vakuutuksen voimassaolon. Väyrynen itse kertoi käyvänsä säännöllisesti pitämässä koulutuksia Rajavartiolaitoksen ja Tullin henkilökunnalle vakuutusten voimassaolon tarkistamisesta. (Väyrynen 2020.)

Tiedustelimme Väyryseltä tarkennusta Viron tielaitoksen avoimen rekisterin tietoihin vakuutusten osalta. Halusimme tietää, tarkoittaako Viron rekisterin tieto ”No motor third party liability insurance” sitä, että liikennevakuutusta ei ole lainkaan vai onko kyseessä ainoastaan vakuutuksen maksamattomuustieto. Väyrynen kertoo tiedustelleensa asiaa Virosta ja heidän mukaansa tämä tarkoittaa sitä, että vakuutusso-
pimusta ei ole uusittu vanhan sopimuksen voimassaolon päätyttyä ja vakuutusta ei näin ollen ole lainkaan. Väyrysen Viron vakuutuskeskuksesta saadun tiedon mukaan tällaisen ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon korvaa viimeisin ajoneuvon vakuuttaja 12 kuukauden ajan sopimuksen päättymisestä. Ajoneuvoa ei tällöin kuitenkaan saisi käyttää tieliikenteessä ja ajoneuvon kuljettaja on velvollinen korvaamaan vahingon takaisin vakuuttajalle. (Väyrynen 2020.)

Kysyimme Väyryseltä myös, että mikäli poliisi havaitsee liikennevalvonnan yhteydessä ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon, jolla ei ole voimassa olevaa liikennevakuutusta ja tekee siitä valvontailmoituksen Liikennevakuutuskeskukselle, aiheuttaako tämä minkäänlaisia toimenpiteitä tai tuleeko kuljettajalle seuraamuksia ajoneuvon käytöstä. Väyrysen mukaan tilanne on mielenkiintoinen siinä mielessä, että ei oikeastaan ole olemassa sellaista tahoa tai organisaatiota, jolle voisi ilmoittaa liikennevalvonnan yhteydessä löytyneestä vakuuttamattomasta ulkomaalaisesta ajoneuvosta. Mikäli Liikennevakuutuskeskukseen tulee ilmoitus liikennevalvonnan yhteydessä tavatusta vakuuttamattomasta ulkomaille rekisteröidystä

ajoneuvosta, ilmoitus ei aiheuta toimenpiteitä. Liikennevakuutuskeskus hoitaa ainoastaan tapauksia, joissa vakuuttamaton ulkomaille rekisteröity ajoneuvo on syyllinen osapuoli liikennevahingossa. Silloin vakuuttamattomasta ETA-maahan rekisteröidystä ajoneuvosta lähtee tieto eteenpäin kyseessä olevan maan omaan paikalliseen Liikennevakuutuskeskukseen. (Väyrynen 2020.)

Tähän asti Liikennevakuutuskeskus on panostanut ennalta ehkäisevään toimintaan eli maahan tulevien ajoneuvojen valvontaan. Liikenteenvalvonnassa erityisesti itärajalla tarkastetaan vihreä kortti passintarkastuksen yhteydessä. ETA-maihin rekisteröityjen ajoneuvojen liikennevakuutuksen voi tarkistaa vain satunnaisesti. (Väyrynen 2020.)

Väyrynen kertoo sen, ettei vakuuttamattomasta ajoneuvosta voi ilmoittaa kenellekään, olevan erikoisen kuuloinen tilanne. Jotain muutosta tilanteeseen on ehkä kuitenkin tulossa tulevaisuudessa. EU:ssa on ollut käynnissä liikennevakuutusdirektiivin uudistus ja uudistuksen myötä kaikkien, myös ETA-maihin rekisteröityjen ajoneuvojen liikennevakuutusten voimassaoloa voisi alkaa tarkastamaan maahan tullessa. Tulevaisuus näyttää, tuleeko tällainen uudistus voimaan. (Väyrynen 2020.)

7.4 Rajavartiolaitos

Haastattelimme opinnäytetyötämme varten Rajavartiolaitoksella työskennellyttä Mari Pirhosta. Pirhosella on useamman vuoden työkokemus rajalta. Pirhonen on ehtinyt uransa aikana työskentelemään useammalla rajanylityspaikalla. Haastattelu on suoritettu sähköpostitse.

Kysyimme Pirhoselta, valvooko Rajavartiolaitos ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen liikennekelpoisuutta ja vakuuttamisvelvollisuuden noudattamista. Pirhosen kertoman mukaan valvoo. Ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen on täytettävä Suomessa vaadittava liikennekelpoisuus yhtä lailla kuin kotimaistenkin ajoneuvojen. (Pirhonen 2020.)

Pirhosen mukaan liikennekelpoisuutta valvotaan tekemällä ajoneuvotarkastuksia. Rajanylityspaikalla voidaan testata esimerkiksi ajoneuvojen jarrujen tehoa jarrudynamometrillä. Ajoneuvon pohjasta saattaa löytyä myös ruosteen aiheuttamia reikiä, jotka huomataan katsomalla ajoneuvon pohjaan tarkastuksen yhteydessä. Joskus ajoneuvon renkaat saattavat olla

huonot tai alla olla sekarengastus. Myös tuulilasi voi olla rikki siten, että se haittaa näkökenttää. (Pirhonen 2020.)

Mikäli ajoneuvo ei täytä ajoneuvojen yleisiä turvallisuusvaatimuksia, joutuu se palaamaan takaisin lähtömaahansa, esimerkiksi Venäjälle. Kuljettajalle voidaan kirjoittaa sakko tapauskohtaisesti. Sakko kirjoitetaan varsinkin, jos viasta on jo huomautettu aikaisemmin, eikä sitä ole siitä huolimatta korjattu. (Pirhonen 2020.)

Pirhonen kertoo, ettei ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen määräaikaikatsastusaikoja valvota. Syynä on se, että käytössä ei ole järjestelmää, josta voitaisiin tarkistaa onko ajoneuvo katsastettu. Rajalla tietämys esimerkiksi Venäjän katsastuskäytännöistä voi olla joiltakin osin puutteellinen. (Pirhonen 2020.)

Halusimme tietää, tarkistetaanko kaikilta Venäjälle rekisteröidyiltä ajoneuvoilta liikennevakuutus ja sen voimassaoloaika, kun ajoneuvo tulee Suomeen. Pirhonen kertoo, että rajanylityspaikalla Tulli valvoo raskaan liikenteen liikennevakuutuksia ja Rajavartiolaitos henkilöautojen liikennevakuutuksia. Valvontaa tehdään Nuija-sopimuksen mukaisesti niillä rajasemissä, jossa Nuija-hanketta sovelletaan. (Pirhonen 2020.) ”*Rajavartiolaitoksella ja Tullilla on Suomessa pitkä historia yhteistoiminnasta. Kyseisten viranomaisten tehtävien tiivistyminen sai uuden askeleen Nuijamaan rajanylityspaikalla pilotoidussa Nuija-hankkeessa, jossa rajatarkastukset järjesteltiin uudelleen. Hankkeella saavutettiin kattavampi valvonta ja tehokkaampi resurssien hyötykäyttö.*” (Seppälä, 2012, s.1)

Kysyimme Pirhoselta, tarkistetaanko liikennevakuutuksen voimassaolo niistä Venäjälle rekisteröidyistä ajoneuvoista, jotka ovat palaamassa takaisin Venäjälle. Pirhosen mukaan tarkastukset eivät ole säännöllisiä, mutta pistotarkastuksia voidaan tehdä. Varsinkin, jos ajoneuvo on ollut pidemmän aikaa Suomessa. Mikäli lähtevältä ajoneuvolta tavataan vanhaksi mennyt liikennevakuutus, ajoneuvo ei voi poistua maasta, ennen kuin uusi vakuutus on ostettu. (Pirhonen 2020.)

Tiedustelimme lisäksi, pitääkö vihreän kortin voimassaoloajan kattaa koko maassaoloaika vai riittääkö, että kortti on voimassa, kun ajoneuvo saapuu maahan. Pirhonen kertoo, että vakuutuksen täytyy kattaa koko maassaoloaika. Mikäli vakuutus ei ole voimassa, kuljettajaa pyydetään ostamaan uusi liikennevakuutus Tullista tai palaamaan takaisin Venäjälle

ostamaan uusi vakuutus. Vakuutus on Venäjällä halvempi, joten asiakkaat usein palaavat takaisin Venäjälle ostamaan uuden liikennevakuutuksen. (Pirhonen 2020.)

Pirhonen muistuttaa, että ajoneuvovakuutusasiakirjan väärentäminen on rikos. Rajavartijat löytävätkin väärennettyjä green cardeja rajatarkastuksien yhteydessä silloin tällöin. (Pirhonen 2020.)

7.5 Tulli

Haastattelimme opinnäytetyötämme varten Mikko Vanhalaa, joka työskentelee tulliyhtäläkastajana Vaalimaalla. Haastattelu on suoritettu sähköpostitse.

Kysyimme Vanhalalta, valvooko Tulli ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen liikennekel-poisuutta ja vakuuttamisvelvollisuutta. Vanhala kertoo, että vakuutuksia valvotaan ETA-alueen ulkopuolelle rekisteröidyistä ajoneuvoista. ETA-valtioon rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajan ei tarvitse esittää liikennevakuutuskorttia rajaa ylittäessä. Raskaan liikenteen osalta valvotaan myös katsastusten voimassaoloa kansainvälisten katsastustodistusten avulla. Kolmannen maan rajoilla, eli käytännössä Venäjän rajalla valvonnan kattavuus on lähes 100 %. Muualla Tulli valvoo ajoneuvojen liikennekel-poisuutta ja vakuuttamisvelvol-lisuuden noudattamista muun toiminnan ohessa. (Vanhala 2020.)

Vanhalan mukaan vuonna 2019 Tulli myönsi yhteensä 799 rajaliikennevakuutusta. Itärajalla yleisempi toimenpide on kuitenkin ajoneuvon käännäyttäminen lähtömaahan. Lähtömaasta vakuutus on huomattavasti edullisempi hankkia kuin Suomesta. (Vanhala 2020.)

Kysyimme suorittaako Tulli teknisiä tienvarsitarkastuksia ja mitkä ovat yleisimpiä paikkoja tarkastuksien suorittamiselle. Vanhalan mukaan Tulli teki vuonna 2019 noin 900 teknistä tienvarsitarkastusta. Näistä toimenpiteisiin johti noin 400 kappaletta. Jatkotoimenpide on suurimmassa osassa tarkastuksia se, että ajoneuvo käännäytetään takaisin lähtömaahan. Li-säksi toimenpiteenä voi olla liikennevirhemaksu tai sakko. Tulli teki vuonna 2019 noin 22 000 liikennekuntoisuustarkastusta. Näistä noin 1500 tarkastusta johti toimenpiteisiin. Liikennekuntoisuustarkastus on teknistä tienvarsitarkastusta suppeampi. Pääpaino teknisissä tienvarsitarkastuksissa on kolmannen maan rajoilla, eli käytännössä Venäjän rajalla. Muu-alla Tulli tekee teknisiä tienvarsitarkastuksia muun toiminnan ohessa. (Vanhala 2020.)

8 YHTEENVETO

Opinnäytetyössämme pyrimme löytämään vastauksia siihen, mitä toimenpiteitä poliisi voi tehdä kohdatessaan ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon, jonka katsastus- tai vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty ja millaisia seuraamuksia ajoneuvon kuljettajalle tai omistajalle tämän johdosta tulee. Lisäksi halusimme selvittää, miten muut viranomaiset valvovat ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja. Poliisin velvollisuudet ja toimenpiteet pohjautuvat Suomessa aina lakiin, joten koostimme työhön aiheeseen liittyvän lakipohjan ja käytimme hallituksen esityksiä sekä kirjallisuutta pykälien tarkoituksen avaamiseen. Työmme teoriaosuus koostuukin pääosin lainsäädännöstä. Lisäksi halusimme tuoda esille katsastustoiminnan vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Mielestämme onnistuimme löytämään vastaukset valikoituihin tutkimuskysymyksiin.

Opinnäytetyötämme varten haastattelimme useita eri viranomaisia, joiden työtehtäviin kuuluu ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen kanssa toimiminen. Valitsimme haastateltavat heillä oletettavasti saatavilla olevan tiedon perusteella. Tiedustelimme avoimista lähteistä sekä viranomaisilta itseltään sellaisia henkilöitä, jotka ovat työtehtävissään ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen kanssa tekemisissä. Haastatteluissa selvisi, että jokainen haastateltava taho valvoo ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen liikennekelpoisuutta ja vakuuttamisvelvollisuutta jollain lailla. Työtä tehdessämme huomasimme kuitenkin, että toimenpiteet niin poliisilla kuin muillakin toimijoilla eivät välttämättä ole kovinkaan selkeitä ja osapuolet eivät ole tietoisia muiden toimijoiden tekemistä toimenpiteistä.

Tutkimuksemme perusteella voisimme sanoa, että kolmanteen maahan rekisteröityjen ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnassa on haasteita. HavaitSIMME, että itärajalta saapuvien kolmanteen maahan rekisteröityjen ajoneuvojen valvonta vakuutusten osalta on ilmeisen kattavaa. Myös liikennekelpoisuutta valvotaan Rajavartiolaitoksen toimesta ajoneuvotarkastuksilla. Tulli kertoo haastattelussaan valvovansa myös määräaikaikatsastusaikoja raskaan liikenteen osalta. Henkilöautojen osalta määräaikaikatsastusaikoja ei kuitenkaan valvota kenenkään toimijan puolesta. Syyksi tähän muutama haastateltava kertoo yhteisen järjestelmän puutteen ja epätietoisuuden esimerkiksi Venäjälle rekisteröityjen ajoneuvojen määräaikaikatsastusajoista.

ETA-valtioihin rekisteröityjen ajoneuvojen osalta valvontaa vaikeuttaa vapaa liikkuvuus valtioiden välillä. Kun rajatarkastuksia ei tehdä, ei myöskään maahan saapuvien ajoneuvojen

liikennekelpoisuutta ja vakuuttamisvelvollisuuden noudattamista valvota systemaattisesti. Viranomaiset suorittavat tarkastuksia liikennekelpoisuuden osalta lähinnä pistotarkastuksina. ETA-valtioiden osalta määräaikaikatsastusajankohtien tietäminen on helpompaa, sillä kaikkia EU- ja ETA-maita velvoittaa samat direktiivit. Kuitenkin edellisen määräaikaikatsastuksen ajankohdan löytäminen rekisteröintitodistuksesta voi olla haastavaa, koska Suomen lainsäädäntö ei edellytä kuljettajaa pitämään mukana katsastustodistusta. Vakuuttamisvelvollisuuden osalta valvonta on ETA-valtioihin rekisteröityjen ajoneuvojen osalta ongelmallista, sillä ETA-valtioon rekisteröidyn ajoneuvon kuljettaja ei ole velvollinen esittämään vihreää korttia valvontaviranomaiselle.

Lisäksi haastatteluissa ilmeni, että mikäli vakuuttamisvelvollisuus on ulkomaille rekisteröidystä ajoneuvosta laiminlyöty, kuljettaja ei saa siitä rangaistusta, ellei hän aiheuta liikennevahinkoa. Mikäli Suomeen rekisteröidyn ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, joutuu hän maksamaan vakuutusmaksun laiminlyönnin ajalta ja tämän lisäksi vakuutusyhtiö voi määrätä vielä enintään kolminkertaisen laiminlyöntimaksun kuljettajalle. Ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon osalta tällaista seurausta ei ole, koska tieto ei kulje Suomesta eteenpäin kohdemaan viranomaisille. Näin ollen myös poliisin tekemällä valvontailmoituksella ei ole merkitystä. Ainoaksi seuraamukseksi jää ajoneuvon käytön estäminen, mikäli kuljettaja ei paikan päällä pysty liikennevakuutusta ostamaan.

Yhteenvetona siis poliisin kohdatessa ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon, jota ei ole asianmukaisesti katsastettu, voi poliisi poistaa siitä rekisterikilvet ja toimittaa ne asiakkaan valitsemaan katsastustoimipaikkaan. Tämän seurauksena kuljettaja joutuu käyttämään ajoneuvon katsastuksessa kotimaassaan ja katsastustodistusta esittämällä asiakas saa kilvet takaisin katsastuskonttorilta. Mikäli ajoneuvon liikennekelpoisuudessa havaitaan muutoin puutteita, voi poliisi asettaa ajoneuvon ajokieltoon ja poistaa siitä rekisterikilvet. Poliisi voi myös määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen, jossa tarkastetaan, onko ajoneuvossa liikenneturvallisuutta haittaavia puutteita. Myös ulkomaille rekisteröity ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen. Lisäksi ajoneuvon kuljettajalle voidaan antaa liikennevirhemaksu. Poliisi voi antaa ajoneuvon kuljettajalle korjauskehotuksen havaitusta puutteesta. Suomen katsastuslainsäädäntö vastaa EU-direktiivin minimiä, joten missään muussa EU- tai ETA-alueen valtiossa ei voi olla löysempää katsastuslainsäädäntöä kuin Suomessa. Myös kolmansiin valtioihin rekisteröityjen ajoneuvojen tulee olla katsastettu erilaisten kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Näiden sopimuksien sisältö katsastusajoista vastaa EU-direktiivin sisältöä. Ajoneuvon edellisen määräaikaikatsastuksen ajankohtaa voi pyrkiä selvittämään

rekisteröintitodistuksesta tai poliisin omista järjestelmistä. Ruotsiin tai Viroon rekisteröityjen ajoneuvojen osalta tietoja voi katsoa myös avoimista järjestelmistä, jotka olemme opinnäytetyössä esitelleet.

Mikäli taas ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, poliisi voi poistaa ajoneuvosta rekisterikilvet ja toimittaa ne asiakkaan valitsemaan katsastustoimipaikkaan. Poliisi voi vaihtoehtoisesti myös velvoittaa asiakkaan ostamaan uuden liikennevakuutuksen ennen kuin ajo voi jatkua. Tästä asiakkaalle ei tule kuitenkaan minkäänlaisia muita seuraamuksia. Vakuutuksen voimassaoloa voi pyrkiä selvittämään poliisin omista järjestelmistä. Viroon tai Ruotsiin rekisteröityjen ajoneuvojen osalta voi käyttää myös avoimia lähteitä. Kolmanteen maahan rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajia voi pyytää esittämään vihreän kortin tai raja-liikennevakuutustodistuksen todisteena vakuutuksen voimassaolosta.

Ulkomaille rekisteröidyt ajoneuvot ja niiden valvonta on aiheena ylipäätään haastava. Jotta poliisi pystyy valvomaan ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja, tulee hänen ensiksi osata valvoa Suomeen rekisteröityjä ajoneuvoja. Jotta liikenteenvalvontaa voi suorittaa, tulee poliisin osata aiheeseen liittyvä lainsäädäntö ja toimenpiteet puutteita havaitessa. Ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonnassa poliisin pitää tuntea Suomen lainsäädännön lisäksi vielä useita eri kansainvälisiä sopimuksia. Lisäksi poliisin tulee osata käyttää erilaisia rekistereitä monipuolisesti löytääkseen tiedot mahdollisista puutteista ulkomaille rekisteröidyistä ajoneuvoista. Poliisin on osattava kysyä kuljettajalta oikeat paperit ja tämän lisäksi tulkita niitä. Liikennekelpoisuuden osalta poliisilta edellytetään laajaa ajoneuvon teknistä osaamista. Osaamisen ja tiedon puute voi vaikuttaa yksittäisen poliisin rohkeuteen puuttua ulkomaille rekisteröidyissä ajoneuvoissa havaittuihin puutteisiin. Yksittäiseltä poliisilta vaaditaan omaa kiinnostusta ja perehtymistä aiheeseen. Haasteena on myös jatkuvasti muuttuva lainsäädäntö ja epätietoisuus siitä, mitä kyseiselle ajoneuvolle ja sen kuljettajalle tapahtuu poliisin suorittamien toimenpiteiden jälkeen. Opinnäytetyömme voi mahdollisesti rohkaista aiheesta kiinnostuneita puuttumaan ulkomaille rekisteröidyissä havaittuihin epäkohtiin.

9 POHDINTA

Tutkimuksemme tavoitteena oli lisätä poliisin tietoutta ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonnasta ja lisätä tiedon kautta rohkeutta puuttua ajoneuvoissa esiintyviin puutteisiin. Mielestämme olemme saaneet työhömmme kerättyä olennaisen tiedon selkeällä tavalla siten, että opinnäytetyöhömmme perehtymällä poliisin tietous edellä mainittujen asioiden valvonnasta lisääntyy. Ajoneuvojen liikennekelpoisuuden ja vakuuttamisvelvollisuuden valvonnasta poliisille annettua koulutusta voisi lisätä ja samassa koulutuspaketissa huomauttaa, että samat säännöt koskevat myös ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja. Lisäksi julkisia rekisterejä olisi hyvä saada laajemmin henkilöstön tietoisuuteen. Koemme myös, että ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuden valvonnan osalta prosessissa olisi kehitettävää. Tieto ulkomaisesta vakuuttamattomasta ajoneuvosta olisi hyvä saada kohdevaltion viranomaisille tietoon, jotta ajoneuvon kuljettajalle pystyttäisiin määräämään asianmukaiset seuraamukset vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä.

Lähdimme selvittämään opinnäytetyössämme ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen liikennekelpoisuuden ja vakuuttamisvelvollisuuden valvontaa kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena, sillä halusimme saada ilmiöstä syvällisen ja kattavan kuvan sekä ymmärtää ajoneuvoihin kohdistuvan valvonnan prosessina alusta loppuun. Aiheesta säädetään useassa laissa hyvinkin pirstaleisesti, joten jouduimme kokoamaan työhön pätkiä useista laeista ja laittamaan ne ymmärrettävään järjestykseen helpottaaksemme ilmiön ymmärtämistä. Lait myös sisälsivät hyvin paljon poikkeuksia ja viittauksia, joihin etsimme vastauksia hallituksen esityksistä. Tutkimusmenetelmä sopi työhömmme hyvin, sillä aiheesta löytyi hyvin vähän aikaisempia tutkimuksia tai muuta kirjallisuutta.

Aiheen rajaus opinnäytetyön tekovaiheessa muuttui jonkin verran. Alun perin meillä oli tarkoitus käsitellä valvontaa ainoastaan henkilöautojen osalta sekä esitellä myös ajoneuvon verottoman käytön edellytyksiä. Verottoman käytön edellytykset liittyvät läheisesti myös ulkomaisten ajoneuvojen liikennekelpoisuuden ja vakuuttamisvelvollisuuden valvontaan, sillä on tärkeä huomata, onko kyseisestä ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa ylipäättään sallittua käyttää verottomasti Suomen tieliikenteessä. Jätimme kuitenkin ajoneuvojen verottoman käytön valvonnan pois työstämme, sillä sitä on käsitelty jo useassa opinnäytetyössä ja muutoin aihe olisi ollut liian laaja. Huomasimme opinnäytetyötä tehdessämme, että liikennekelpoisuuden ja vakuuttamisvelvollisuuden valvonta raskaan liikenteen osalta on lain mukaan hyvin samankaltaista kuin muidenkin ajoneuvojen ja vähintäänkin yhtä tärkeää, joten sen

vuoksi päädyimme siihen, ettemme rajaa raskasta liikennettä suoraan pois. Koemme, että saimme opinnäytetyössä käytyä läpi ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonnan siinä laajuudessa kuin halusimmekin. Opinnäytetyössä jäi vielä selvittämättä se, mitä seuraamuksia liikennekäytöstä poistetuiden ajoneuvojen kuljettajille seuraa ajoneuvon käyttämisestä Suomen tieliikenteessä. Liikennekäytöstä poisto liittyy olennaisesti ajoneuvoverotukseen ja siitä koituvat seuraamukset ovat ainakin suomalaiselle autoilijalle veroseuraamuksia sekä vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntimaksuja.

Tutkimustyön luotettavuutta arvioidaan sen perusteella, kuinka toistettavissa tutkimuksen tulokset ovat ja onko tutkimuksessa tutkittu oikeita asioita (Silverman 1997, 203, 207).

Opinnäytetyön tietoperusta pohjautuu Suomen lakiin sekä EU:n direktiiveihin. Pääasiallisena lähteenä on käytetty oikeusministeriön omistamaa Finlexiä, sillä aiheesta löytyvää kirjallisuutta on tehty hyvin vähän. Tämän lisäksi tietoa on haettu eri viranomaisten sivuilta, erilaisista julkaisuista, tilastoista sekä tutkimuksista. Lain taustaa on pyritty selvittämään hallituksen esitysten avulla. Haastattelimme opinnäytetyöhömmä viittä eri ihmistä eri toimijoilta. Haastateltaviksi valitsimme viranomaisia, joilla oletimme olevan tietoa sekä kokemusta ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen valvonnasta. Koska työmme lähteet pohjautuvat lakeihin sekä viranomaisten haastatteluihin, katsomme, että tutkimustamme voi lähteiden osalta lähtökohtaisesti pitää luotettavana. Tutkimuksen luotettavuutta lisäisi laajempi otanta haastateltavien toimialoissa ja useampi haastateltava.

Jatkotutkimusaiheena voisi pohtia esimerkiksi kansallisen ja EU:n lainsäädännön muutoksia ja niiden vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Tutkimuksen voisi tehdä myös kvantitatiivisena ja selvittää, onko poliisin suorittamassa valvonnassa alueellisia eroja esimerkiksi katsastus- asemille toimitettavien ulkomaisten rekisterikilpien osalta. Myös liikennekäytöstä poistoa ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen osalta voisi tutkia laajemmin.

LÄHTEET

2009/103/EY. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/103/EY, annettu 16 päivänä syyskuuta 2009, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta.

2014/47/EU. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/47/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014 unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta.

Council of Bureaux 2020. Internal Regulations, luettu 18.9.2020. <https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/2020-internal-regulations-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf>

EU/2018/858. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta.

Eskola, Jari & Suoranta Juha 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen.

Euroopan unioni. Jäsenmaat. Luettu 20.8.2020 <https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_fi>

HE 141/2002. Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi.

HE 61/2006. Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvolain ja eräiden muiden ajoneuvojen rekisteröintiä koskevia säännöksiä sisältävien lakien sekä ajoneuvoverolain muuttamisesta.

HE 123/2015. Hallituksen esitys eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 9/2017. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain, ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta. Saatavilla sähköisesti osoitteessa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_9+2017.aspx>

Hyvärinen, Matti, Nikander, Pirjo & Ruusuvuori, Johanna 2017. Tutkimushaastattelun käsikirja.

Jumppanen, Janne & Nio, Asko & Vihermaa, Kyösti 2017: Liikennevakuutus. Turenki, Hansaprint Oy

Kananen, Jorma 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas: näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Liikennevakuutuskeskus 2019. Rajaliikennevakuutus. Luettu 20.8.2020 <<https://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/rajavakuutus/>>

Maanteeamet 2020. Operating areas and structure. Luettu 17.3.2020 <<https://www.mnt.ee/eng/organization/operating-areas-and-structure>>

Maanteeamet 2020. Soiduk taustakontroll. < <https://eteenindus.mnt.ee/public/soidukTaustakontroll.jsf>>

Pirhonen, Mari 2020: Rajavartiolaitoksen entinen työntekijä. Haastateltu 18.8.2020

Rajamäki, Riikka, Innamaa, Satu & Peltola, Harri 2007. Esiselvitys katsastustoiminnan vaikutuksista liikenneturvallisuuksiin 6/2007.

Ronkainen, Suvi, Pehkonen, Leila, Lindblom-Yläne, Sari & Paavilainen, Eija 2014. Tutkimuksen voimasanat.

Rounamo, Jukka 2020: Kehä III A-katsastuksen katsastaja. Haastateltu 3.8.2020

Ruusuvuori, Johanna & Tiittula, Liisa 2005. Haastattelu Tutkimus, Tilanteet ja Vuorovaikutus.

Saarinen, Tuija 2020: Helsingin poliisilaitoksen erityistoimintayksikön liikennesektorin ylikonstaapeli. Haastattelu 23.7.2020

Seppälä, Jesse 2012: Esiupseerikurssin tutkielma. Saatavilla sähköisesti osoitteessa: <<https://www.doria.fi/handle/10024/77306>>

Silverman, D 1997. Qualitative Research: Theory, Method and Practice. Surrey: Sage Publications Ltd.

SopS 32/1986. Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 allekirjoitettavaksi avattua tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävä eurooppalainen sopimus.

SopS 35/2001. Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of Such Inspections. Done at Vienna on 13 November 1997. Saatavilla sähköisesti osoitteessa: <<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp2919970.html>> <http://www.unece.org/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_rules.html>

Tolvanen, Matti 2018. Tieliikenteen käsikirja 2018.

Tolvanen, Matti 1999. Tieliikenne rikokset ja kriminaalipolitiikka.

Traficom 2020. Ajoneuvon liikennekäytöstä poisto, luettu 19.8.2020 <<https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/ajoneuvon-liikennekaytostapoisto>>

Traficom arkisto. Wienin tieliikennesopimusvaltiot, luettu 19.8.2020 <https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1517407435/b87c60dc6b14bea96c568eff73406332/29317-Sopimusvaltiot_paivitetty_tammikuu2018.pdf>

Transportstyrelsen 2020. About us. Luettu 17.3.2020 <<https://www.transportstyrelsen.se/en/About-us/>>

Transportstyrelsen 2020. Sök fordonuppgifter. <<https://fu-regnr.transportstyrelsen.se/extweb/UppgifterAnnatFordon>>

Tulli. EU-, Eta-, Efta- ja Schengen-maat. Luettu 20.8.2020 <<https://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/eu-eta-efta-ja-schengen-maat>>

Tulli. Rajaliikennetilasto 2019. Luettu 20.8.2020 <https://tulli.fi/-/rajaliikennetilasto-2019>
Valtioneuvosto 2020. Ajoneuvolain uudistus lausuntokierrokselle. Luettu 20.8.2020
<<https://valtioneuvosto.fi/-/ajoneuvolain-uudistus-lausuntokierrokselle>>

Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta. Liikenne- ja viestintäministeriön muistio. Erityisasiantuntija Aino Still. 28.6.2019

Väyrynen, Seija 2020: Liikennevakuutuskeskuksen kansainvälisten asioiden asiantuntija. Haastateltu 5.8.2020

LIITTEET

LIITE 1: EU- ja ETA-maat

Maat	
Alankomaat	Portugali
Belgia	Puola
Bulgaria	Ranska
Espanja	Romania
Irlanti	Ruotsi
Italia	Saksa
Itävalta	Slovakia
Kreikka	Slovenia
Kroatia	Suomi
Kypros	Tanska
Latvia	Tsekki
Liettua	Unkari
Luxemburg	Viro
Malta	

TAULUKKO 2 Euroopan unionin jäsenvaltiot (lähde: Euroopan unioni, luettu 20.8.2020
<https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_fi>)

ETA-maat

Edellä mainittujen lisäksi ETA-valtioihin kuuluu Islanti, Liechtenstein, Norja (Tulli. EU-, Eta-, Efta- ja Schengen-maat, luettu 20.8.2020).

LIITE 2: Wienin tieliikennesopimusvaltiot

Albania	Guatemala
Algeria	Haiti
Arabiemiraattien liitto /Yhdistyneet arabiemiirikunnat	Hong Kong
Argentiina	Intia
Armenia	Irak (1.2.2018 alkaen)
Australia	Iran
Azerbaidžan	Israel
Bahama	Jamaika
Bahrain	Japani
Bangladesh	Jordania
Barbados	Jugoslavia
Benin	Kambodža
Bosnia-Hertsegovina	Kanada
Botswana	Kazakstan
Brasilia	Kenia
Burkina Faso	Keski-Afrikan tasavalta
Chile	Kirgisia
Dominikaaninen tasavalta	Kongon demokraattinen tasavalta
Ecuador	Kongo, tasavalta
Egypti	Korea, tasavalta
Etelä-Afrikka	Kuuba
Fidži	Kuwait
Filippiinit	Laosin demokraattinen kansantasavalta
Georgia	Lesotho
Ghana	Libanon
Guayana	Liberia

Macao	Seychellit
Madagaskar	Sierra Leone
Makedonia	Singapore
Malawi	Sri Lanka
Malesia	Sveitsi
Mali	Syyria
Marokko	Tadžikistan
Moldova	Taiwan (Kiinan tasavalta)
Monaco	Thaimaa
Mongolia	Togo
Montenegro	Trinidad ja Tobago
Namibia	Tunisia
Niger	Turkki
Nigeria	Turkmenistan
Norsunluurannikko	Uganda
Pakistan	Ukraina
Papua-Uusi-Guinea	Uruguay
Paraguay	USA (Amerikan yhdysvallat)
Peru	Uusi-Seelanti
Pyhä istuin (Vatikaanin kaupunkivaltio)	Uzbekistan
Qatar	Valkovenäjä
Ruanda	Venezuelan bolivariaaninen tasavalta
San Marino	Venäjä
Saudi-Arabia	Vietnam
Senegal	Zimbabwe
Serbia	

Taulukko 3. Wienin tieliikennesopimukseen liittyneen valtiot. (lähde: Traficom arkisto. Wienin tieliikennesopimusvaltiot, luettu 19.8.2020)

LIITE 3: Vihreä kortti -valtiot

Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvat kaikki ETA-valtiot ja niiden lisäksi:

Albania
Andorra
Azerbaidzan
Bosnia-Hertsegovina
Iran
Israel
Makedonia
Marokko
Moldova
Montenegro
Serbia
Sveitsi
Tunisia
Turkki
Ukraina
Valko-Venäjä
Venäjä

Lähde: Jumppanen ym. 2017, 181

LIITE 4: Kansainvälinen katsastustodistus

INTERNATIONAL TECHNICAL INSPECTION CERTIFICATE	
1.	Licence plate (Registration) No.
2.	Vehicle Identification No.
3.	First registration after the manufacture (State, Authority)..... ¹
4.	Date of first registration after the manufacture
5.	Date of the technical inspection
6.	Odometer reading in the moment of the last inspection (if available)
CERTIFICATE OF COMPLIANCE	
7.	This certificate is issued for the vehicle identified under Nos. 1 and 2 which complies at the date under No 5 with the Rule(s) annexed to the 1997 Agreement on the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections.
8.	The vehicle has to undergo its next technical inspection according to the Rule(s) under No. 7 not later than: Date: (day/month/year) ²
9.	Issued by
10.	At (Place)
11.	Date
12.	Signature
³	

¹ If available, authority and state where the vehicle was registered for the first time after its manufacture.

² It applies the last day of the month when the day is not stated

³ Seal or stamp of the authority issuing the certificate.

Kuva 3: Malli kansainvälisestä katsastustodistuksesta. (Lähde: SopS 35/2001. Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of Such Inspections. Done at Vienna on 13 November 1997)