

15.9.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunto katsastuslainsäädännön uudistuksen toisen vaiheen arviomuistiosta

A-Katsastus Group haluaa kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Suomi on ollut liikenneturvallisuuden kehittämisessä jo vuosikymmeniä yksi maailman kärkimaista. Vuosikymmenien aikana tehty määrätietoinen ja päättäväinen työ on liikennekuolemien ja loukkaantumisten vähenemisenä tuonut yhteiskunnalle merkittäviä taloudellisia säästöjä, eikä tässä yhteydessä pidä unohtaa inhimillisten tragedioiden vähenemisen merkitystä kansalaisten hyvinvoinnille.

Liikenneturvallisuustyö ei ole aina ollut helppoa. Erilaisten rajoitusten ja veloitteiden läpivienti on vaatinut lainsäädäntötyössä selkeää suuntaa ja visiota. Liikenneturvallisuustyöllä on aina ollut myös vastustajia. Jos esimerkiksi erilaiset omien jäsenmääriensä maksimointiin liikenneturvallisuuden kustannuksella pyrkivät etujärjestöt olisivat 1970-luvulla saaneet tahtonsa läpi, meillä tuskin olisi tänä päivänä esimerkiksi turvavöiden käyttöpakkoa tai nopeusrajoituksia.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on edelleen tärkeä asia ja Suomi onkin asettanut sen yhdeksi tärkeimmäksi tavoitteekseen mm. julkistamalla tieliikenteen turvallisuutta koskevan periaatepäätöksen, jonka pitkän aikavälin visiona on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä.

Käytännössä tavoitteen mukaisen toiminnan pitäisi näkyä erityisesti lainsäädäntötyötä ohjaavana. Viimeaikaisessa lainsäädännössä liikenneturvallisuus on kuitenkin valitettavasti jäänyt muiden tavoitteiden jalkoihin. Erityisesti normienpurkuun liittyen on tehty lainsäädännön muutoksia, joilla on jo lain valmisteluvaiheessa todettu olevan negatiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuudelle.

Olemassa olevaa lainsäädäntöä ja sen tarpeellisuutta tulee luonnollisesti tarkastella aina kriittisesti. On kuitenkin tärkeää, että samalla huolehditaan myös kansalaisten turvallisuudesta. Nyt tilanne näyttää valitettavasti siltä, että purettavien normien mahdollisimman suuri määrä on lainsäädäntöä ohjaavana tekijänä turvallisuutta tärkeämpi ja liikenneturvallisuudesta ollaan valmiita joustamaan.

Liikenneturvallisuuden kannalta hyvä vertailukohta Suomelle on Ruotsi. Ruotsi on yhteiskunnan ja myös ilmaston samankaltaisuudesta huolimatta kyennyt parantamaan liikenteen turvallisuutta Suomea paremmin. Yksi keskeisimmistä syistä tähän on Ruotsin 0-visio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä. Ruotsissa tämä toimii selkeänä arvopohjana, jonka perusteella ei

yksinkertaisesti tehdä ollenkaan lainsäädäntömuutoksia, joilla voisi olla negatiivisia liikenneturvallisuusvaikutuksia. Kun Ruotsissa päätöksentekijät osoittavat päättäväisesti omilla toimillaan liikenneturvallisuuden tärkeyden on tällä vääjäämättä positiivista vaikutusta yksilön käyttäytymiseen, liikennekulttuuriin ja sitä kautta koko liikenneturvallisuuden kehitykseen. Ja aivan vastaavasti, kun Suomessa asetetaan muut arvot liikenneturvallisuuden edelle, niin siihen suuntaan myös kehitys liikennekulttuurissa valitettavasti etenee.

A-Katsastus toivookin, että ministeriö ottaisi johtajuutta liikenneturvallisuusasioissa ja toimisi rohkeasti päätöksenteossa omien julkaisemiensa periaatteiden mukaisesti.

1. Katsastettavat ajoneuvoluokat

Muistion merkittävin ehdotus koskisi museoautojen ja O2-luokan perävaunujen katsastusten poistamista kokonaan. Muutoksen vaikutusta on arvioitu onnettomuustilastojen ja katsastuksessa nykyisin havaittujen vikojen perusteella. Arviossa on päädytty siihen, että muutos lisäisi vuotuisia liikennekuolemia 0,5, vakavia loukkaantumisia 13 ja liikennevahinkoja 300 kappaletta.

Ehdotetuilla muutoksilla on ministeriön mukaan selkeä negatiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen, mutta kun kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet muutetaan rahaksi, on vaikutus ministeriön mukaan taloudellisesti ehdottoman kannattava.

Sen lisäksi, että ehdotus on vastoin ministeriön itsensä julkaisemia liikenneturvallisuustavoitteita, on arvioinnin laskentamenetelmää käytetty virheellisesti.

Käytetty laskentamenetelmä on kehitetty katsastusten lisäämisen aiheuttaman onnettomuuksien vähenemisen arviointiin. Nyt ministeriö on käyttänyt laskentamenetelmää päinvastoin eli katsastusten vähenemisen vaikutusten arviointiin. Tällaisessa tapauksessa on huomioitava vielä yksi lisämuuttuja, nimittäin ajoneuvon haltijan toiminta. Ajoneuvon haltijat yleensä tekevät itse tai teettävät ennakkotarkastuksen katsastukseen menossa olevalle ajoneuvolle. Jos katsastusten määrä vähenee, vähenevät myös katsastusta varten tehdyt ennakkotarkastukset. Katsastusten lisäystä laskettaessa tätä ei tarvitse huomioida, koska silloin asialla ei ole merkitystä.

Ministeriön nyt tekemässä arviossa käytetty vikojen määrä on siis liian alhainen. A-Katsastuksen arvion mukaan katsastusvelvollisuuden aiheuttama ennen katsastusta tehtävien korjausten määrä on huomattava, joten todellisuudessa muutoksen negatiiviset vaikutukset liikenneturvallisuudelle ovat ministeriön arvioita merkittävästi suuremmat.

Yksi A-Katsastus keskeisimmistä arvoista on liikenneturvallisuus, eikä A-Katsastus voi missään olosuhteissa olla kannattamassa ministeriön nyt ehdottamia, liikenneturvallisuutta heikentäviä muutoksia katsastusten vähentämisestä tai kokonaan poistamisesta.

Muistiossa esitettyihin kysymyksiin A-Katsastus vastaa seuraavasti:

- *Onko tiedossa sellaisia tutkimuksia tai tilastoja, joiden perusteella näiden ajoneuvoluokkien katsastusten vaikuttavuuteen liittyvää mallia olisi syytä tarkentaa?*
 - o Esimerkiksi Ruotsissa on samaa asiaa selvitetty vastikään. Tähän liittyviä viittauksia ei muistiossa ole kuitenkaan mainittu. Lisäksi A-Katsastus viittaa

edellä mainittujen ennakkotarkastusten ja niissä jo ennen katsastusta korjattujen vikojen selvittämistarpeeseen. Koska näiden vikojen määrillä on keskeinen vaikutus laskelmiin ja sitä kautta päätöksenteon pohjana oleviin taloudellisiin arvioihin, pitää A-Katsastus ehdottoman tärkeänä asian selvittämistä.

- *Onko tiedossa sellaisia tutkimuksia tai tilastoja, joiden perusteella voitaisiin luotettavammin arvioida käsiteltävien ajoneuvojen osalta teknisten vikojen osuutta onnettomuuksien taustariskinä?*
 - o Toisin kuin muistiossa kerrotaan, vakavaan loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa on viime vuosien aikana ollut tapauksia, joissa osallisena on ollut jarrullinen perävaunu ja jonka tekninen kunto on vaikuttanut onnettomuuden syntyyn. Tämä tieto on saatavilla liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tilastoista.
- *Onko sidosryhmillä esittää tarkempaa arviota katsastuspalvelujen (keskimääräisistä) hinnoista käsiteltävänä olevien ajoneuvoluokkien osalta?*
 - o Muistiossa on ilmeisesti käytetty katsastusten hintoina keskimääräisiä ns. Drive In-hintoja. A-Katsastuksen näkemyksen mukaan tämä antaa merkittävästi liian korkean kuvan hinnoista, koska esimerkiksi ennakkoon varaamalla hinnat ovat huomattavasti alempia.
- *Onko tunnistettavissa sellaisia kustannus-hyötyanalyysin kannalta relevantteja vaikutuksia, joita yllä esitettyssä analyysissä ei ollut huomioitu? Voidaanko näiden vaikutusten suuruudesta esittää tutkimuksiin tai tilastoihin perustuvia arvioita?*
 - o Muistiossa käytetyt laskelmat ovat erittäin herkkiä arvioissa käytettyjen lukujen muutoksille. Jos esimerkiksi O2-luokan ennakkotarkastuksissa nykyisin korjatut viat huomioitaisiin, päädyttäisiin aivan toisenlaisiin kustannus-hyötyanalyysin lopputulemiin. Jos muutos lisäisi yhdenkin liikennekuoleman vuodessa, mikä on A-Katsastuksen näkemyksen mukaan erittäin todennäköistä, merkitsisi pelkästään jo tämä sitä, että kustannus-hyötyanalyysi olisikin selkeästi negatiivinen. A-Katsastuksen näkemyksen mukaan ministeriön perustelu muutokselle on virheellinen ja muutoksen toteuttaminen sisältää erittäin suuria riskejä.

2. Toimiluvat ja toimilupajaottelu

Katsastusalaa on viimeisen kymmenen vuoden aikana muokattu lainsäädäntömuutoksilla poikkeuksellisen paljon.

Ministeriö aloitti alalletulokynnyksen alentamiseen tähtäävät lainsäädäntötoimenpiteet vuonna 2008. Työn se sai valmiiksi vuonna 2014. Koko tuon seitsemän vuoden ajan katsastusala eli epätietoisuudessa tulevista säännöistä, eikä normaaliin toiminnan ja asiakaspalvelun kehitykseen kyetty investoimaan. Vuoden 2014 muutosten jälkeen patoutuneet investoinnit toteutettiin nopealla aikataululla. Nyt ollaan tilanteessa, jossa alalla on selkeää ylikapasiteettia.

Tänä vuonna, vain kolmen vuoden kuluttua edellisestä suuresta muutoksesta, ministeriö teki päätöksen vähentää katsastusmääriä. Tämä on ajanut katsastusalan uuteen kriisiin. Kolmen

vuoden aikana tehdyt investoinnit ovat valumassa hukkaan ja taas ollaan tilanteessa, jossa normaalit investoinnit asiakaspalvelun kehittämiseksi on laitettu jäihin.

Alan toimijoiden näkökulmasta lainsäädännön ennakoitavuus on yksi yritystoiminnan kulmakivistä. Investoinneissa ja henkilökunnan rekrytoinnissa on kyettävä luottamaan lainsäädännön pysyvyyteen pidemmällä kuin parin vuoden jaksolla. Ministeriöstä näyttää puuttuvan ymmärrystä liiketoiminnan ja markkinatalouden mekanismien perusteista. Ministeriön toiminta on viimeiset vuodet ollut poukkoilevaa ja epä johdonmukaista sekä katsastusmarkkinoiden luontaista kehitystä ja myös asiakaspalvelua vahingoittavaa.

Nyt ministeriö pohtii muistiossaan jälleen uusia muutoksia vaatimuksiin, joilla on suora vaikutus tila- ja laiteinvestointeihin. Toteutuessaan muutokset käytännössä lieventäisivät uusien katsastusasemien perustamisvaatimuksia ja samalla tekisivät katsastusalan viime vuosina tehdyt investoinnit turhiksi. On vielä hyvä huomioida, että vuonna 2014 lainsäädäntömuutoksen yhteydessä edellytetyt uudet tila- ja laitevaatimusmuutokset ovat tällä hetkellä vielä keskeneräisiä.

A-Katsastus ehdottaa, että ministeriö pitäytyy tekemästä mitään lisämuutoksia toimilupien myöntämisen edellytyksiin ja antaa markkinoiden rauhassa kehittyä jo päätettyjen lakimuutosten pohjalta.

Muistiossa esitettyihin kysymyksiin A-Katsastus vastaa seuraavasti:

- *Rajoittaako nykyinen toimilupakäytäntö markkinoille tuloa tai nykyisen katsastustoiminnan laajentamista?*
 - o Alan toimijan näkökulmasta kysymys on hieman outo, koska esimerkiksi uusien katsastusasemien määrä on vuoden 2014 lakimuutoksen jälkeen kasvanut 125:llä uudella katsastusasemalla. Katsastusalalla on tällä hetkellä selkeää ylikapasiteettia ja kuluvana vuonna tehdyn katsastusvälimuutoksen aiheuttama katsastusten määrän väheneminen tulee vähentämään nykyisiä katsastustoimipaikkoja. Nykyinen toimilupakäytäntö ei siis rajoita millään tavoin markkinoille tuloa. Suurin toiminnan laajentamisen rajoite onkin tällä hetkellä katsastuslainsäädäntöön tänä vuonna tehtyjen muutosten vaikutus sekä epävarmuus tulevista lainsäädäntömuutoksista.
- *Rajoittaako nykyinen velvollisuus suorittaa luvan mukaisia katsastuksia toiminnan laajentamista tai tiettyjen katsastuspalveluiden saatavuutta?*
 - o Ei rajoita millään tavoin.
- *Onko tunnistettavissa sellaisia katsastuspalveluja, joita ei tarjottaisi lainkaan markkinaehtoisesti ilman velvollisuutta suorittaa kaikkia luvan mukaisia katsastuksia?*
 - o Ei ole tunnistettavissa.
- *Mitkä nykyisiin erikoiskatsastuksiin luettavat toimenpiteet ovat sellaisia, joita voitaisiin suorittaa niin sanotulla määräaikaiskatsastusluvalla?*
 - o A-Katsastus pitää nykyistä toimilupajaottelua toimivana, eikä näe tarvetta muutoksille.

- *Onko jotkin nykyisin erikoiskatsastusluvan nojalla suoritettavat katsastukset sellaisia, että niiden järjestämisvastuu olisi syytä siirtää yksittäishyväksynnän tapaan Liikenteen turvallisuusvirastolle?*
 - o Ei ole. A-Katsastus suhtautuu kielteisesti ajatukseen siirtää kilpailulle vapautettuja palveluita takaisin viranomaistoiminnaksi. On tärkeää ymmärtää, että alan toimijat ovat kilpailun vapautuessa investoineet asiakaspalveluun tarvittaviin laitteisiin, tiloihin ja järjestelmiin sitä silmällä pitäen, että palvelu voidaan tuottaa sellaiseksi, joka palvelee asiakasta parhaalla mahdollisella tavalla. Nimenomaan asiakaspalvelu on se, jolla yritykset profiloituvat ja kilpailevat asiakkaista. Viranomaistoiminnassa asiakaspalvelu taas muotoutuu viranomaisen haluamaan suuntaan ja tästä seuraa myös se, että erilaisella asiakaspalvelunäkemyksellä tehdyt investoinnit valuvat hukkaan. A-Katsastus pitää koko ajatusta palveluiden valtiollistamisesta perustuslain omaisuudensuojan vastaisena toimenpiteenä.

3. Katsastustoiminnan laadun kehittäminen

Ministeriö on arviossaan päätenyt testiautotoiminnan ja välittömästi katsastuksen jälkeen suoritettujen uudelleentarkastusten perusteella siihen, että merkittävä osa vioista jää katsastuksessa havaitsematta.

A-Katsastuksen näkemyksen mukaan johtopäätös on virheellinen. Ensinnäkin testiautotoiminnassa ja uudelleentarkastuksissa on vuosina 2011 – 2017 tarkastettu kaikkiaan 724 ajoneuvoa (724 suoritettua katsastusta). Samana aikana, vuosien 2011-2017 kuluessa on tehty kaikkiaan n. 20 miljoonaa katsastusta. Ministeriön käyttämä otanta katsastuksista on siis 0,004 % tai 0,04 promillea. Sanomattakin on selvää, että tällaisen otannan perusteella ei voida tehdä minkäänlaisia johtopäätöksiä koko katsastusalan laadusta.

Lisäksi on huomioitava, että testiautoissa on tehtyjä vikoja, ei autoihin luontaisesti syntyviä vikoja. Uudelleentarkastuksissa taas tehdään A-Katsastuksen tietojen mukaan ennakkovalikointia, jolloin tarkastukseen valitaan autoja, joissa todennäköisemmin on vikoja. Tämä siis sen lisäksi, että uudelleentarkastukset kohdentuvat niihin asemiin, joissa laatuongelmia arvioidaan jo etukäteen olevan.

A-Katsastus korostaa, että katsastusten laatu vaatii jatkuvaa huomiointia ja myös parantamista, mutta mistään suuresta laatuongelmasta ei voida puhua. Yleisellä tasolla Suomessa katsastuksessa havaittujen vikojen määrä ja myös hylkäysprosentti on EU-maiden suurimpia, joka osaltaan kertoo katsastuksen laadun hyvästä tasosta. Myös teknisten vikojen osuus onnettomuuksissa on nykyisellään alhainen, joka vahvistaa johtopäätöstä katsastuksen hyvästä laadusta.

Koska ministeriön peruste katsastusten nykylaadun osalta on virheellinen, on ministeriö ratkaisemassa sanktioinnin kiristämällä ongelmaa, jota ei oikeasti ole edes olemassa.

A-Katsastuksen näkemyksen mukaan nykyisen sanktiomenettelyjen kiristämiseksi ei ole tarvetta.

Sanktioinnin kiristämisen sijasta A-Katsastus ehdottaa katsastajien koulutuksen kehittämistä. Tällä hetkellä esimerkiksi uuden teknologian hyödyntäminen koulutuksessa ei ole mahdollista. Hyvänä esimerkkinä tästä on katsastajien vuotuinen täydennyskoulutus, jota saa järjestää vai luokkamuotoisena seitsemän tunnin luentona. Mallia koulutuksen kehittämiseen voisi hakea vaikkapa Ruotsista, jossa kaikki koulutus voidaan järjestää tietokoneavusteisesti ja koulutus räätälöidään kunkin alalle tulevan jo olemassa olevan osaamisen perusteella.

A-Katsastus ehdottaa myös katsastuksen käytännön valvonnan kriittistä tarkastelua. Tällä hetkellä valvonta on ulkoistettu ja Liikenteen turvallisuusvirasto maksaa kahden-kolmen henkilötyövuoden työstä arviolta 200 000 – 400 000 euroa, kun viraston omana toimintana kustannus olisi vain luokkaa 100 000 – 150 000 euroa. Tällä on merkitystä katsastusalalta kerättävään valvontamaksuun, joka luonnollisesti loppujen lopuksi tulee katsastusasiakkaiden maksettavaksi. Tässä yhteydessä on myös tärkeää huomioida, että ulkopuolisen ilman virkavastuuta toimivan yrityksen suorittaman valvonnan perusteella voidaan päätyä katsastusalan yrittäjän kannalta erittäin merkittäviin seuraamuksiin, esimerkiksi toimiluvan peruuttamiseen. Lisäksi on tärkeää huomioida, että ilman viranomaisvastuuta toimiva taho pääsee asemilla tarkastusta tehdessään näkemään jopa yrityssalaisuuden piiriin kuuluvia asioita. Miten voidaan varmistua siitä, ettei valvontatoimet lopetettuaan sama yritys ilmesty kilpailemaan katsastusmarkkinoille, hyödyntäen valvonnassa saamaansa salassa pidettävää tietoa.

Muistiossa esitettyihin kysymyksiin A-Katsastus vastaa seuraavasti:

- *Antaako tämänhetkinen laadunvalvonta ja sen yhteydessä havaitut epäkohdat realistisen kuvan katsastustoiminnan nykytilasta? Havaitaanko valvonnassa riittävästi katsastustoiminnan epäkohtia?*
 - o A-Katsastuksen näkemyksen mukaan muistiossa tehty johtopäätös katsastuksen laadun nykytilasta testiautojen ja uudelleen tarkastusten perusteella ei anna edellä mainitun perusteella oikeaa kuvaa katsastuksen laadun nykytilasta. Olennaisempaa olisi mitata katsastusten vaikuttavuutta tiellä havaittujen teknisten vikojen perusteella, koska tämä kuvaa parhaiten katsastuksen tarkoitusta ja tavoitetta. Teknisten vikojen osuus onnettomuuksissa on nykyisen katsastusmallin ansiosta erittäin alhaisella tasolla, joten tarvetta erityisen suurelle katsastusten laadun parannukselle ei ole.
 - o Katsastuksen valvonnassa havaitaan nykyisillä menetelmillä riittävässä määrin epäkohtia. A-Katsastus ehdottaa kuitenkin, että valvonta hoidettaisiin kokonaisuudessaan viranomaistoimenpitein. Tällä saavutettaisiin alan toimijoiden näkökulmasta luotettavampaa ja myös edullisempaa valvontaa.
- *Millaisia kustannuksia nykyisestä laadunvarmistuskeinoista (esim. laatujärjestelmävaatimus, oma-valvonta, Liikenteen turvallisuusviraston jälkikäteisvalvonta) aiheutuu?*
 - o Kustannukset ovat merkittäviä. Pelkästään Liikenteen turvallisuusvirastolle suoritettava valvontamaksu on arviolta 10 % asiakkaan maksamasta katsastushinnasta. ISO 9001 laatujärjestelmän ylläpito edellyttää A-Katsastuksen kokoiselta yritykseltä merkittävien henkilöresurssien ylläpitoa.

- Tässä yhteydessä on tärkeää huomioida, että ISO 9001 laatujärjestelmä on nimenomaan johtamisjärjestelmä, jonka ensisijainen tarkoitus on parantaa asiakaspalvelua. Teknisen laadun kanssa sillä ei ole paljoakaan tekemistä. Lakitasoinen vaatimus ISO 9001-järjestelmän olemassaololle teknisen laadun takaamiseksi on käytännössä turha ja siitä voitaisiin A-Katsastuksen näkemyksen mukaan luopua.
- *Kohteleeeko nykyinen sanktiointijärjestelmä toimijoita tasapuolisesti?*
 - Tästä ei voida olla varmoja. A-Katsastus ei voi täysin luottaa asemilla tapahtuvan yksityisen yrityksen suorittaman valvonnan tasapuolisuuteen.
- *Ovatko nykyiset omavalvontaa koskevat vaatimukset toimivia katsastustoiminnan laadun kannalta?*
 - Katsastusala on tehtyjen lakimuutosten johdosta ajautumassa taloudellisesti erittäin vaikeaan tilanteeseen. Yleisesti tunnettua on, että yritys, joka kamppailee konkurssin partaalla, pyrkii keinolla millä hyvänsä säilyttämään kannattavuutensa. Valitettavasti vaatimus, joka tulee omavalvonnan muodossa viranomaiselta, ei asiakkaalta, on helppo vaikkapa tehdä ns. "paperilla". A-Katsastus pitää tätä kehitystä erittäin todennäköisenä. Tämä puoltaa sitä, että omavalvonnan sijaan kehitetään nimenomaan näkyvää viranomaisvalvontaa.
- *Ovatko edellisen lakimuutoksen yhteydessä tehdyt muutokset peruskoulutusvaatimuksiin vaikuttaneet toivotulla tavalla?*
 - Peruskoulutusvaatimusten alentaminen oli yksi keino, jolla ministeriö halusi hillitä katsastuksen hintojen nousua. Tämä tavoitehan toteutui jo ennen lainsäädännön voimaantuloa normaalin markkinoiden kehityksen myötä. Peruskoulutusvaatimuksen muuttamisen jälkeen alalle ei ole tullut kuin muutamia alemman koulutuksen saaneita katsastajia. Toisaalta tänä vuonna tehty lakimuutos merkitsee n. 20 % vähennystä katsastuksen määriin, joten tulevana vuosina tarve uusien katsastajien kouluttamiselle on melko alhainen. A-Katsastuksen näkemyksen mukaan tarvetta muutoksille ei ole.
- *Ovatko nykyiset koulutusvaatimukset toimivia katsastustoiminnan laadun näkökulmasta?*
 - A-Katsastus pitää hyvänä, että ministeriö kiinnittää huomiota tähän asiaan. Koko katsastajien koulutusjärjestelmä kaipaa pikaista remonttia ja muutosta nykyaikaan. A-Katsastus on valmis osallistumaan koulutuksen kehitystyöhön.
- *Olisiko yksittäishyväksyjille syytä harkita vastaavaa koulutusrakennetta kuin katsastajille?*
 - A-Katsastus ei pidä tätä järkevänä. Työ on täysin rekisteröintikatsastustyötä vastaavaa ja on selvää, että samojen katsastajien päällekkäiset koulutukset lisäävät byrokratiaa ja kustannuksia, jotka lopulta tulevat asiakkaan maksettaviksi. Järkevämpää olisikin vapauttaa yksittäishyväksynnät kilpailulle. Tästä hyötyisi nimenomaan asiakas.

Petri Haikola

Toimitusjohtaja

A-Katsastus Oy

Hannu Pellikka

Tekninen johtaja

A-Katsastus Group Oy