



Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön LVM/162/03/2019 Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry esittää kunnioittavasti seuraavaa:

1. Lausuntopyynnön kohteena oleva asia

Lausuntoja on pyydetty liikenne- ja viestintäministeriössä valmistelluista asiakirjoista ”luonnos VNA ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta.pdf” sekä ”Perustelumuiustio luonnos.pdf”.

Esitys pohjautuu hankkeen linjauksia käsittelevään muistioon LVM/1051/03/2017, joka on ollut lausuttavana heinä-elokuussa 2017, ja tuolloin myös Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry on lausunut asiasta. Koska Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry on lausunut edellä mainitusta muistiosta 15.9.2017, emme tässä lausunnossa toista kaikkia kommentteja.

2. Hankkeen yleiset linjaukset

Hankkeen vaikutusarvio lähtee olettamuksesta, että katsastuksen ainoa tehtävä liittyy ajoneuvojen liikenneturvallisuuteen. Muille näkökulmille ei vaikutusarviossa ole annettu painoarvoa. Vastaavasti katsastuksen kuluttajalle aiheutuviin kustannuksiin lasketaan katsastuksesta maksettava hinta, auton käytöstä aiheutuvat kustannukset, sekä menetetyille vapaa-ajalle määräytyvä laskennallinen hinta mukaan lukien matkantekoon kuluva aika.

3. Yleiset kommentit

Muistiossa on tehty kustannus-hyötyanalyysiä tiettyjen vaikutusten perusteella. Huomioon otetut vaikutukset on muistion tekijä valinnut lukemattomien ei vaikutusten joukosta. Analyysin lopputulos saadaan aina erilaiseksi sen mukaan, mitä vaikutuksia siinä otetaan huomioon. Ajoneuvolain 1090/2002 53§ mukaan *”Määräaikaiskatsastuksessa ajoneuvosta tarkastetaan, että: 1) se on sitä koskevien säännösten mukaisessa kunnossa; 2) se on turvallinen käytettäväksi liikenteessä; 3) siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja; 4) siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein.”* Vaikutusarvion laatiminen pelkästään yhden osa-alueen, liikenneturvallisuuden, perusteella on virheellistä ja harjaanjohtavaa. Vaikutusarvioissa tulisi vähintään huomioida käsiteltävän säädöksen yläpuolella oleva säädös, tässä tapauksessa ajoneuvolaki. Tämän lisäksi olisi hyvä huomioida myös muun yleis- ja erityislainsäädännön vaatimukset, joihin käsiteltävä muutos vaikuttaa.

Vuonna 2018 on tieliikenteessä kuollut enemmän ihmisiä kuin vuotta aikaisemmin. Tällä muutosehdotuksella ei mitenkään paranneta tilannetta, vaan se yksiselitteisesti heikentää liikenneturvallisuutta. On erikoista, että vaikka Valtioneuvosto on laatinut 15.12.2016 virallisen periaatepäätöksen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi, toimitaan silti tässä hankkeessa periaatepäätöksen vastaisesti.

Vaikka vaikutusarviossa todetaan, että ajoneuvojen käyttäjät vastaavat ajoneuvojen kunnosta, ovat edellytykset tälle yleensä vaikeat. Tarkastusmenetelmät ovat vaikeita ja ne edellyttävät usein



erikoistyökaluja sekä osaamista. Jos viat jäävät havaitsematta ja siten myös korjaamatta, on tällä vaikutuksia turvallisuuden ja päästöjen lisäksi myös varaosakauppaan sekä korjauspalveluita tarjoavien yrityksiin.

Yleisesti valvonnan vähentäminen johtaa myös harmaan talouden kasvuun. Ajoneuvoihin, niiden käyttämisen sekä muuttamiseen liittyy laajoja mahdollisuuksia verojen kiertoon sekä erilaisten tukien väärinkäyttämiseen. Katsastus on käytännössä ainoa ajoneuvon identiteettiin sekä teknisten ominaisuuksien varmentamiseen pystyvä taho, jolle on olemassa säädöskehys sekä maanlaajuinen palveluverkosto. Koska ala on aidosti kilpailtu, on tämän hyödyntämättä jättäminen kansantaloudellisten resurssien hukkaamista.

Katsastuksen ja katsastusalan säädöskehystä tarkastellessa sekä sen kehittämistä miettiessä on hyvä huomata se, että katsastusta ja katsastusala koskevia säädöksiä on myllätty kuluneiden viiden vuoden aikana erittäin paljon. Olisi suotavaa, että muutoksia tehtäessä seurattaisiin systemaattisesti edellisten muutosten vaikutuksia ennen uusien muutosten tekemistä. Jollei näin tehdä, aiheutetaan yhteiskunnalle tarpeettomia muutuskustannuksia ilman, että edes tarvetta muutosten tekemiselle olisi. On toki selvää, että virheenpaikkauksia aika ajoin on tehtävä heti niiden tultua ilmi, mutta useimmat lausunnolla olevassa hallituksen esityksessä esitetyt suunnitelmat ovat fundamentalisempia, eikä niitä olisi muutamaa kohtaa lukuun ottamatta tarpeellista tehdä. Samassa yhteydessä tulee myös huomioida, että Liikkuvan poliisin lakkauttamisen myötä tienpäällä tehtävä, määräaikaiskatsastuksen kanssa rinnakkainen valvonta on vähentynyt olemattomaksi.

4. Yksityiskohtaiset kommentit

4.1. Vaikutusarvio O2-luokan perävaunuja koskien

4.1.1. Olettama katsastuksen liikenneturvallisuusvaikutuksen ajallisesta kestosta

Vaikutusarvion laskenta perävaunujen turvallisuutta koskien on tehty sen olettaman pohjalta, että vikojen määrä ei kasvaisi tiettyä määrää suuremmaksi, vaikka katsastukset lopetettaisiin. Lisäksi vaikutusarvion taustalla olevan muistion LVM/1051/03/2017 katsastustiheyttä koskevassa osiossa todetaan ” *Lisäksi mallissa on huomioitu se, ettei katsastusten vikoja vähentävä vaikutus ole tutkitusti kovin pitkäkestoinen, vaan kestää vain noin 3–4 kuukauden ajan*”. Tältä osin muistiossa viitataan julkaisun ”Rajamäki, Riikka – Innamaa, Satu – Peltola, Harri: Esiselvitys katsastustoiminnan vaikutuksista liikenneturvallisuuteen. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 6/2007” sivuihin 33 -35. Julkaisun sivut kuitenkin liittyvät autojen, eivät perävaunujen, katsastusta koskevaan kahteen kirjallisuustutkimukseen, joiden tulokset ovat lisäksi keskenään ristiriitaisia. Näiltä keskenään ristiriitaisilta ja erittäin huterilta olettamuksilta päädytään siihen, että O2-luokan perävaunujen katsastusveloitteesta voidaan luopua.

Suurin osa perävaunuista ei ole päivittäisessä käytössä, vaan niitä käytetään satunnaisesti. Satunnaisessa käytössä olevia O2-luokan perävaunuja ovat mm. asuntovaunut, veneenkuljetusperävaunut, eläintenkuljetusperävaunut, vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävät perävaunut, ajoneuvo- ja työkonelakustun kuljetukseen käytettävät perävaunut, tavarankuljetukseen käytettävät perävaunut sekä maa-aineksen kuljetukseen käytettävät perävaunut. Satunnaisessa käytössä olevien ajoneuvojen viat syntyvät suurelta osin hapettumisen seurauksena, johon yhdistetään ajoittainen suurella kuormalla



ajaminen. Koska perävainuissa ei ole kilometrimittaria, on ainoa keino arvioida suoritteita ja käyttöastetta seurata renkaiden kulumaa ja verrata sitä vastaavan ikäisten autojen renkaiden kulumaan. O2-luokan perävaunuissa kuluneita renkaita näkee ainoastaan silloin, kun rengasta on selkeästi käytetty ali- tai ylipaineisena, tai pyörien suuntaus on akselistovaurion seurauksena ollut virheellinen. Rengaskuluman perusteella voi olettaa perävaunujen ajosuoritteiden olevan keskimäärin noin kymmenesosan henkilöautojen vastaavista. Näin ollen katsastuksen turvallisuusvaikutukset O2-luokan perävaunujen osalta ovat huomattavasti henkilöautoa pidempiaikaisia. Koska näin on, ei myöskään vaikutusarviossa käytettyä kaavaa sekä vaikutusarvion taustalla olevassa muistiossa LVM/1051/03/2017 käytettyä kuvaa 13 mitenkään voida soveltaa sellaisenaan.

4.1.2. Rakenteellisten vikojen vaikutukset

O2-luokan perävaunujen katsastuksessa havaitut yleisimmät viat liittyvät jarruihin ja valaisimiin. Näistä ensin mainitut ovat ns. "hylkäysvikoja" ja jäljemmät suurelta osin ns. "korjauskehotuksia". Perävaunujen jarruissa olevista vioista johtuen hylätään katsastuksessa vuosittain noin 25% O2-luokan katsastettavista perävaunuista. O2-luokan perävaunujen jarruviat eivät synny hetkessä, koska keskimääräinen käyttöaste on erittäin pieni. Samoin muut perävaunujen rakenteelliset viat, kuten lattiarakenteiden ja rungon vauriot sekä rengasvauriot syntyvät yleensä vuoden – kahden kuluessa. Mikäli O2-luokan perävaunun jarrut toimivat puutteellisesti tai ei laisinkaan, kasvaa onnettomuusriski merkittävästi. Vakavilta onnettomuuksilta on toistaiseksi suurelta osin vältytty vain siksi, koska erityisesti jarruja on kahden vuoden välein tarkastettu, ja puutteellisestikin toimivista jarruista on seurannut katsastuksen hylkäyspäätös. Hylkäyspäätöksen jälkeen vika on täytynyt korjata, jotta ajoneuvoa on taas saanut käyttää liikenteessä.

Viallisten jarrujen seurauksena yhdistelmän jarrutusmatka helposti kaksinkertaistuu normaaliin verrattuna. Muutos on niin suuri, etteivät mitkään auton aktiivista turvallisuutta lisäävät toiminnot tätä pysty kompensoimaan. Viallisten jarrujen vaikutus korostuu erityisesti märällä kelillä sekä talvikautena, jolloin jarrutusmatkojen piteneminen korostuu entisestään.

4.1.3. Eläinkuljetukset

Vaikutusarviossa ei ole huomioitu eläinkuljetuksiin liittyviä seikkoja laisinkaan. Kuljetuksia säätelee laki eläinten kuljetuksesta 1429/2006. Suuri osa hevuskuljetuksista tapahtuu O2-luokan perävaunulla. Säädöksen perustelumuistiossa ei ole käsitelty katsastuksen eläinkuljetuksille muodostamaa hyötyä laisinkaan, vaikka asiasta on olemassa selkeä lainsäädäntö.

Suuri osa O2-luokan eläinkuljetusperävaunuista on satunnaisessa käytössä, ja muun ajan ne seisovat ulkona kosteissa olosuhteissa. Näissä olosuhteissa vaurioituvat erityisen herkästi alustan osat sekä vaunun pohjarakenteet altapäin. Vaikka päällisin puolin perävaunu voi näyttää hyvältä, voi jarrujen lisäksi sen runko sekä eläinten kuljetustilan lattia altapäin olla erittäin heikossa kunnossa. Tällöin perävaunu ei enää täytä eläinten kuljetuksesta annetun lain vaatimuksia.

Tyypillinen lattiavaurion saaneen O2-luokan eläinten kuljetusperävaunun onnettomuus tapahtuu siten, että ajettaessa epätasaisuuden yli pettää perävaunun lattia, ja eläimen jalat menevät pohjasta läpi tiehen. Vaikkei henkilövahinkoa tällaisen vaurion seurauksena tapahtuvassa onnettomuudessa tapahtuisikaan,



ovat eläinsuojelulain edellyttämät toimenpiteet erittäin kalliita, ja yleensä kuljetettava eläin joudutaan lopettamaan.

4.1.4.VAK kuljetukset

Vaikutusarviossa ei ole huomioitu, että O2-luokan perävaunuja käytetään myös vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Vaarallisten aineiden kuljetuksia säätelee Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994. Asetus ehdotetussa muodossa poistaisi myös näiltä katsastusvelvollisuuden. Tämän vaikutuksia ei ole arvioitu vaikutusarviossa.

Vaikka päällisin puolin perävaunu voi näyttää hyvältä, voivat sen jarrut olla tehottomat tai muutoin vialliset. Käytännössä ainoa tapa tarkastaa perävaunun jarrujen toiminta on testata ne rulladynamometrillä, jollaisia katsastustoimipaikkojen lisäksi vain harvoilla on käytössään.

Jos vaarallisia aineita kuljettava ajoneuvo joutuu onnettomuuteen, kasvavat turvallisuusriskien lisäksi myös ympäristöriskit moninkertaisiksi tavallisiin ajoneuvoihin verrattuna. Onnettomuudessa saattaa vapautua merkittäviä määriä myrkyllisiä tai herkästi syttyviä aineita, tai kuljetettavat aineet saattavat räjähtää.

4.1.5.Veneenkuljetusperävaunut

Suomessa on laajat vesistöalueet ja niiden myötä suuri määrä veneenkuljetusperävaunuja. Perävaunuja tarvitaan, koska toisin kuin muualla Euroopassa, ei veneitä voida säilyttää talvea järvessä tai meressä. Suuri osa veneenkuljetusvaunuista peruutetaan veteen, ja sen jälkeen vetoautolla hinataan vaunun päälle ajettu vene yhdessä vaunun kanssa vedestä.

Eryteisesti merivesi syövyttää jarrut nopeasti toimintakelvottomiksi. Jo muutaman vuoden ikäisissä perävaunuissa tapaa usein tilanteita, joissa jarrut eivät toimi, koska korroosion seurauksena jarrupinnat ovat irronneet jarrukengistä. Tyhjä perävaunua vedettäessä jarrujen puutetta ei monestikaan havaitse, ja kuormattuna jarrujen puute tulee yleensä yllätyksenä.

4.1.6.Vaikutusarviossa käytetyt katsastuksen kustannukset

Vaikutusarviossa todetaan, että katsastuksen välittömät kustannukset ovat noin 40€/katsastus. Tämä kustannus pitää sisällään arvonlisäveron. Vaikutusarviossa on katsastuksen kustannuksiin lisäksi lisätty matkakustannukset sekä matkaan käytetty aika. Näin on tehty, vaikka vaikutusarvion pohjana toimivassa muistiossa LVM/1051/03/2017 on todettu, että yleensä perävaunut katsastetaan yhdessä vetoauton kanssa.

Jos perävaunun katsastuksen kustannuksia halutaan laskea realistisesti eikä tarkoitushakuisesti, tulee ehdottomasti katsastuksen hinnasta vähentää arvonlisäveron osuus, koska tämä summa tilitetään suoraan Valtiolle, ja vastaava summa tulisi muutoin kerätä jollain toisella tapaa. Näin ollen yhden katsastuksen laskennallinen kustannus on noin 32€, jonka perävaunun käyttäjä joutuu joka toinen vuosi maksamaan. Jos tähän halutaan lisätä katsastuksessa menetetty aika, voidaan tähän päälle laskea keskimäärin 20min, joka vaikutusarvion taustalla olevan muistion lähteitä käyttäen vastaisi summaa 2,26€ joka toinen vuosi. Matkakustannuksia tähän ei kuitenkaan voida lisätä. Näin vuosittaiset kustannukset olisivat noin 18€.



4.1.7. Katsastuksen menetelmien tehokkuudesta perävaunujen liikennekelpoisuutta koskien

Hankkeen vaikutusarviossa on todettu, että ajoneuvojen käyttäjä vastaa ajoneuvon turvallisuudesta. Perävaunun jarrujen sekä runkovaurioiden toiminnan varmistaminen ilman erityistiloja sekä -laitteita ei kuitenkaan ole mahdollista. Perävaunu saattaa vaikuttaa jarrulliselta, vaikka vain yksi pyörä neljästä jarruttaisi. Tämän vian havaitsemiseksi vaaditaan rulladynamometri, jollaisia on käytössä ainoastaan katsastustoimipaikoilla. Edes valtaosalla ajoneuvojen korjaamoista ei ole laitetta käytössään. Kun ottaa tämän huomioon, sekä sen, että normaalin kuluttajan on mahdotonta itse varmistua O2-luokan perävaunun liikennekelpoisuudesta, on nähdäksemme 18€ vuosittainen kustannus (36e/2vuotta) erittäin alhainen kustannus liikennekelpoisuuden varmistumisesta.

O2-luokan perävaunun omistajan kannalta perävaunun liikennekelpoisuuden ylläpito etenee yleensä siten, että ajoneuvo esitetään katsastukseen, ja sen jälkeen korjataan mahdolliset viat. Vaikka kohteiden tarkastaminen onkin hankalaa, eivät korjattavat kohteet yleensä ole sellaisia, että niiden vuoksi perävaunua vietäisiin korjaamolle, vaan työ tehdään itse. O1- ja O2-luokan perävaunujen yleisimmistä vioista käytännössä ainoastaan valaisimia koskevat viat ovat helposti havaittavissa. Koska O1-luokan perävaunut eivät ole katsastusvelvollisia nykyisin, on liikenteessä helppo havaita, etteivät monet perävaunujen käyttäjät välitä vioista laisinkaan. Kun tähän tosiasiaan yhdistää sen, että jarrullisiin perävaunuihin liittyy paljon O1-luokan perävaunuja merkittävämpiä turvallisuusriskejä, ei nähdäksemme katsastusvelvollisuuden poistoa voi laskennallisesti mitenkään perustella.

O2-luokan perävaunun jarrujen puutteellisen toiminnan seurauksena ei yleensä ole vakava onnettomuus. Yleisin onnettomuustyyppi on se, että suurella kuormalla ajettaessa yllättävässä liikennetilanteessa aliarvioidaan jarrutuksen edellyttämä matka, ja törmätään toisen auton perään. Keskimääräinen kustannus onnettomuuksissa, joissa ei ole tapahtunut henkilövahinkoa, on 2200€. Yhden tällaisen onnettomuuden hinnalla voidaan katsastaa perävaunu noin 50 kertaa laskennallisine vapaa-ajan menetyksineen. Tilastollisesti viallisia jarruja olisi näissä katsastuksissa ollut yli 10 kertaa.

4.2. Vaikutusarvio yli 40-vuotiaita ajoneuvoja koskien

4.2.1. Katsastusvelvollisuuden vaikutus yli 40-vuotiaisiin autoihin

Vaikutusarviossa on tarkasteltu ainoastaan liikenneturvallisuusnäkökulmia. Vaikutusarviossa on kuitenkin jätetty huomiotta se, mihin kaikkeen muuhun katsastusvelvollisuuden poisto näiden autojen osalta vaikuttaisi. Kokonaisuuden kannalta merkittävin vaikutus olisi se, että ajoneuvojen rekisteritietojen paikkansapitävyys olisi jatkossa pelkän hyvän tahdon varassa. Tämän seurauksena myöskään ajoneuvoon teknisiin rekisteritietoihin perustuva tietojenkäsittely ei johtaisi oikeisiin tuloksiin.

4.2.2. Ajoneuvorekisterin tiedot, veronkanto ja vakuutuksen tariffointi

Ajoneuvolain (1090/2002) 53§ mukaan katsastuksessa varmistetaan, että ajoneuvon rekisteriin merkityt tiedot ovat oikein. Ajoneuvorekisteri on viranomaisrekisteri, jota hyödyntävät muiden viranomaisten lisäksi myös kuluttajat. Jos tiedot rekisterissä ovat virheellisiä, eivät rekisteritietojen pohjalta tehtävät hallintopäätökset, laskelmat sekä päätelmät ole myöskään oikeita.



Katsastus on ainoa taho, jolla on resursseja ja osaamista varmistaa rekisteritietojen oikeellisuus. Jos tälle seikalle ei anneta minkäänlaista painoarvoa, voidaan päätyä lopputulokseen, että katsastus yli 40-vuotiailta ajoneuvoilta voidaan lopettaa. Koska kuitenkin yli 40-vuotiaiden henkilö- ja pakettiautojen vuotuisen veron määrä vaihtelee nyt 0€ ja 1334€ välillä, on selvää, että muutos autossa voi aiheuttaa tosiasiallisesti paljon katsastuskustannusta suuremman loven verokertymään. On selvää, että näin tulee myös tapahtumaan, jos asiaa ei mitenkään valvota.

Myös autojen vakuutukset lasketaan lähes täysin rekisteritietojen pohjalta. Ainoastaan poikkeustapauksissa vakuutusyhtiöt tarkastavat ajoneuvon. Jos ajoneuvojen tiedot ovat virheellisiä, on lakisääteisten vakuutusten kustannusvastaava hinnoittelu mahdotonta.

4.2.3. Ajoneuvokannan uudistuminen

Mikäli ehdotettu asetusmuutos toteutetaan, vaikuttaa se myös siihen, että epämääräisellä identiteetillä olevien autojen määrä kasvaa. Vaikka ajoneuvojen Suomeen tapahtuvan ensirekisteröinnin yhteydessä suoritettaisiinkin huolellinen ajoneuvon identifiointi, ei se takaa sitä, ettei ajoneuvoa sen jälkeen muutettaisi. Jos kiinnijäämisen uhkaa ei ole, ei käytännössä mikään estä ajoneuvon keinotekoisista elvyttämistä. Käytännössä tämä tulee lisäämään yli 40-vuotiaiden autojen osuutta, mikä ei nähdäksemme ole hallituksen ympäristö- ja ilmastotavoitteiden mukaista.

4.2.4. Liikenneturvallisuus

Vaikutusarvion turvallisuuslaskennassa on lähdetty liikkeelle siitä olettamasta, ettei hanke vaikuttaisi ajoneuvokantaan, vaan ajoneuvokanta säilyisi nykyisenlaisena. Vaikka vaikutusarvion taustalla olevassa muistiossa on yli 40-vuotiaiden autojen osalta merkittävä virhe katsastuksen liikenneturvallisuusvaikutusten laskennallisesta kestosta, olisivat liikenneturvallisuusvaikutukset silti verrattain maltillisia.

Tilanne ei kuitenkaan vastaa tätä olettamaa, koska katsastusvelvollisuuden päättyessä ajoneuvojen rekisteritietojen paikkansapitävyyttä ei enää valvottaisi, ja toinen toistaan villimmät muutokset tulisivat mahdollisiksi. Käytännössä minkäänlaisia rajoituksia autojen tehoille ei enää olisi, eikä tehoa vastaavia jarru- tai muita turvallisuusvaatimuksia käytännössä tarvitsisi noudattaa. Tämä heikentäisi liikenneturvallisuutta merkittävästi laskennallista liikenneturvallisuuden heikkenemää enemmän.

5. Yhteenveto

Hankkeen valmistelussa on tavoiteltu hallinnon keventämistä. Asetusmuutosehdotuksen vaikutusarvioissa ei kuitenkaan ole huomioitu hankkeen vaikutuksia edes niiltä osin, mitä ajoneuvolaki katsastukselta edellyttää. Lisäksi vaikutusarvioissa esiintyy useita ristiriitoja sekä laskuvirheitä.

Vaikka hallinnon määrä muutoksen myötä mahdollisesti kevenisi, kasvaisivat yhteiskunnan ja kansalaisen kustannukset merkittävästi nykyisestä. Hankkeen vaikutuksena liikenneturvallisuus yksiselitteisesti heikkenisi, merkittävien ympäristöriskien määrä erityisesti vaarallisten ajoneuvojen osalta tulisivat kasvaksi, ja viranomaisen ylläpitämän ajoneuvorekisterin paikkansapitävyys heikkenisi. EU-jäsenvaltiossa, jossa on yksi Euroopan tiheimmistä henkilöauton perävaunukannoista yhdistettynä termisesti haastavimpiin



olosuhteisiin, toisi O2-luokan perävaunujen katsastusvelvollisuuden lopettaminen erittäin suuren turvallisuusriskin.

Toivomme, että tässä lausunnossa sekä edellisessä, 15.9.2017 laatimassamme lausunnossa, antamamme kommentit huomioidaan asian jatkovalmistelussa.

Helsingissä 20.2.2019

Björn Ziessler

Toiminnanjohtaja