

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön 28.6.2017 päivättyyn lausuntopyyntöön LVM/1051/03/2017 Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry esittää kunnioittavasti seuraavaa:

1. Lausuntopyynnön kohteena oleva asia

Lausuntoja on pyydetty liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellusta asiakirjasta ”Katsastuslainsäädännön uudistuksen toinen vaihe”.

Lausunnolla olevalla suunnitelmalla on tarkoitus jatkaa katsastustoimintaan liittyvien, kansalaisten arkea ja yritystoimintaa tarpeettomasti haittaavien säädösten perkaamista. Tarkoitus arvioida katsastustoiminnan järjestämiseen liittyvää toimilupajaottelua ja sen tarkoituksenmukaisuutta, yksittäishyväksyntöjen järjestämistä, katsastusten laatua ja sen kehittämiseen liittyviä toimia sekä sellaisten ajoneuvoluokkien katsastusvelvollisuutta, joiden määräaikaikatsastuksiin katsastusdirektiivi ei velvoita. Sipilän hallituksen tavoitteena on sääntelyn nettomäärän keventäminen ja säädöksille vaihtoehtoisten ohjauskeinojen käytön lisääminen.

Lausunnolla oleva asiakirja ei sisällä detaloituja säädösmuutoksia, vaan erilaisia linjauksia ja linjausvaihtoehtoja säädösmuutoksiksi.

Lausunto on rakennettu lausuntopyynnön rakenteen mukaisesti siten, että alussa on yleinen osuus, sen jälkeen muistion pääkohtien mukaisesti kolmeen osa-alueeseen jaettu osuus. Kaikissa näissä on yleinen osuus, vastaukset avokysymyksiin, sekä muutosehdotusten kommentointi.

2. Lähtökohdat

Muistiossa rakennetaan kirjallisuustutkimukseen nojaavaa selvitystä ajoneuvokatsastuksen tilasta, sen yhteiskunnallisista perusteluista sekä yleisestä sääntelykehiksestä. Yleisesti tutkimuksessa käytettynä menetelmänä kirjallisuustutkimus onkin erinomainen työkalu. Sen käyttöön liittyy edellytys, että kirjallisuustutkimuksessa lähteitä tulisi käyttää tasapuolisesti, ei vain omien oletusten vahvistamiseksi. Vaikka muistio sisältääkin mielenkiintoisia ja monilta osin perusteltuja näkökulmia asiaan, on yleisvaikutelma tarkoitushakuinen. Jos kirjallisuustutkimusta halutaan käyttää sääntelyn perustana, kuuluisi hyvän sääntelyn tunnusmerkkeihin useammalta näkökulmalta laadittu selvitys. On myös todettava, että Hallitusten esitysten käyttäminen tutkimuksen lähdemateriaalina on perusteltua silloin, kun käytetään niissä olevaa faktaa. On kuitenkin huomioitava, että Hallituksen esitykset ovat lähtökohtaisesti poliittisia näkemyksiä, joka niistä lainatessa olisi huomioitava.

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. Analyysille ei voida tässä muistiossa antaa kovin suurta merkitystä sen rajoittuneisuuden ja teoreettisuuden vuoksi.

Muistion lähtökohtana on katsastuksen suorittaminen katsastusdirektiivin tarkoittamalla tavoin. Tämä oletus on kuitenkin virheellinen, sillä katsastusdirektiivin tarkoittaman liikennekelpoisuuden lisäksi Ajoneuvolain 53§ edellyttää myös ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden tarkastelua katsastuksen yhteydessä. Sen lisäksi, että tämä on ajoneuvolain vaatimus, on se myös perusteltua osaamisen ja liikennesektorin tehtävänjaon kannalta. Katsastuksen tarkastelu pelkästään liikennekelpoisuuden näkökulmasta ei johda yhteiskunnan toiminnan kannalta oikeisiin

johtopäätöksiin, koska sen vaikutukset tosiasiallisesti ainoana valvontakeinona käytössä olevien liikennevälineiden turvallisuuteen ja niiden ympäristövaikutuksiin ovat kiistattomia.

Muistiossa on mainittu oletus ”Ihmiset huolehtivat ajoneuvojen liikennekelpoisuudesta ja säännösten mukaisuudesta lähtökohtaisesti itse.” Tätä argumenttia on käytetty kuluneiden 10 vuoden aikana niin moneen täysin päinvastaiseen asiaan, että lopputulos on ainoastaan sekava. Vaikka monet ihmiset ajoneuvonsa kunnosta huolehtivatkin, on katsastusvelvollisten ajoneuvoluokkien kohdalla valtaosalle kansalaisista mahdotonta itse varmistua liikennekelpoisuudesta. Vaatimustenmukaisuudesta varmistuminen on tältä osin helpompaa, sillä jos huolehtii osien vaihtamisesta aina samanlaisiin, ei vaatimustenmukaisuuden suhteen ongelmia tule. Kustannussyistä johtuen usein kansalaiset toimivat kuitenkin toisin.

Muistiossa ei ole havaittavissa, millaisia rooleja liikenneturvallisuutta parantavia ja liikenteen ympäristövaikutuksia vähentäviä tehtäviä suorittavalla toimijoilla Suomessa on. Kuten LVM:n edelliseen katsastuspakettiin antamassamme lausunnossa lausumme, on katsastus ainoa liikennekelpoisuuteen vaikuttava toiminto, jolle löytyy KV-lainsäädännöstä vaatimus. Näin ollen katsastukselle vaihtoehtoisten menetelmien rakentaminen on vapaan liikkuvuuden näkökulmasta hyödytöntä. Viime vuosina on liikennekelpoisuutta ja ajoneuvojen vaatimustenmukaisuutta tutkivia resursseja vähennetty muilta toimijoilta, ja osana tätä muistiota olisi erittäin tärkeää miettiä millaisia vaikutuksia esitetyillä toimilla olisi muille toimijoille. Sääntelyn ja kustannusten vähentäminen yhdestä kohdasta ei ole perusteltua, jos seurauksena on, että sääntelyä ja kustannuksia joudutaan lisäämään muihin kohtiin.

Muistiossa todetaan, että katsastuksesta kuluttajalle aiheutuvat kustannukset ovat laskeneet koko 2010-luvun. Edelleen muistiossa todetaan, että samanaikaisesti ovat korjaamo- ja huoltokustannukset olleet jatkuvassa nousussa, ja niiden hintakehitys on ollut selkeästi yleistä kuluttajahintaindeksiä suurempaa. On erikoista, että vaikka muistiossa tunnustetaan katsastusalalla kilpailun toimivan nykyisellään hyvin, nähdään silti tarpeellisena puuttua katsastusalan perusrakenteisiin radikaalisti. On kuitenkin yleisesti tiedossa, että muutokset tuovat mukanaan vähintäänkin kertaluontoisia lisäkustannuksia, jotka lakisäätöissä tehtävissä päätyvät kansalaisten maksettaviksi.

Katsastuksen ja katsastusalan säädöskehystä tarkastellessa ja sen kehittämistä miettiessä on hyvä huomata se, että katsastusta ja katsastusala on myllätty kuluneiden viiden vuoden aikana erittäin paljon. Vaikka muistiossa onkin joitain muutosten vaikutuksia tarkasteltu, on kuitenkin unohdettu, mikä merkitys epävarmuudella on säädösperusteiseen toimintaan. Investointeja sekä kehittämispäätöksiä ei tehdä silloin, kun viranomaiset vahvasti indikoivat muutoksista. Esimerkiksi katsastustoimijoiden määrä ei merkittävästi kasvanut vuoden 2008 ja 2014 välillä, koska 2014 voimaantulleiden muutosten valmistelu ja muutosvalmistelusta tiedottaminen ajoittui tälle välille. Muistiossa esitetty katsastustoimipaikkojen lukumäärää koskeva taulukko ei siten kerro vuoden 2014 lain vaikutuksista toimipaikkojen perustamishalukkuuteen, vaan sitä, että sen jälkeen perustettiin ne asemat, jotka ilman lakimylläystä olisi perustettu jo aikaisemmin. Pitkällä aikavälillä tarkasteltuna asemien määrä on kasvanut varsin suoraviivaisesti. Olisi suotavaa, että muutoksia tehtäessä seurattaisiin systemaattisesti niiden vaikutuksia ennen uusien muutosten tekemistä. On toki selvää, että virheenpaikkauksia aika ajoin on tehtävä heti niiden tultua ilmi, mutta useimmat lausunnolla olevassa muistiossa esitetyt suunnitelmat ovat fundamentaalisempia, eikä niitä olisi muutamaa yksittäistä pikkuseikkaa lukuun tarpeellista tehdä.

3. Toimiluvat ja toimilupajaottelu

3.1. Yleistä

Katsastus on julkisen vallan käyttämistä ja hallintopalveluna sen tulee olla tasapuolisesti kaikkien asiakkaiden saatavissa. Toimilupien mahdollisia muutoksia tehtäessä olisi varmistuttava siitä, että katsastuspalveluiden saatavuus kohtuullisen matkan päässä edelleen säilyy myös niillä ajoneuvoluokilla, joiden katsastuksia ei paljon. Myöskin esitetty malli, että velvollisuutta katsastusten tekemiseen ei olisi, vaatii hiukan avaamista. Tarkoitetaanko, että velvollisuutta tiettyjen katsastuslajien tai ajoneuvoluokkien katsastamiseen ei olisi vai sitä, että katsastusasema voi kieltäytyä yksittäisen katsastuksen tekemisestä? Hallintopalveluissa tasapuolisuusvaatimus on ehdoton, jonka kanssa haluamansa hallintotehtävän valikoiminen ei ole linjassa.

Kuluttajan katsastuksesta saamat hyödyt on muistion tässä osuudessa ohitettu verrattain kevyesti. Useimmilla kuluttajilla on turvallisuus ja ympäristönäkökulmien lisäksi kuitenkin intressinä liikenteen kustannusten pitäminen mahdollisimman vähäisinä, mutta silti ajokokemuksen pitäminen miellyttävänä. Usein liikennekelpoisuudessa olevat viat ovat jo vaikuttaneet ajokokemukseen negatiivisesti ennen kuin ne ovat johtaneet matkan ennaikaiseen katkeamiseen. Nykyisellään ajoneuvojen huolto- ja korjauskustannukset ovat nousseet niin korkeiksi, että monet viat tulevat paljon varmemmin ja edullisemmin havaittua katsastuksessa kuin viemällä auton korjaamolle. Tämä siitä huolimatta, että useat moottoriin ja voimansiirtoon liittyvät ongelmat eivät edes kuulu katsastuskohteiden joukkoon.

Katsastuksesta saatuihin hyötyihin lukeutuu myös se turvallisuuden tunne, jonka kuluttajat saavat tiedosta, että muidenkin liikenteessä olevien ajoneuvojen liikenneturvallisuus tarkastetaan säännöllisin väliajoin riittävän usein.

Liikenteen automaation kehittyessä keskeisessä roolissa ovat ajoneuvon omat mittaus- ja analysointijärjestelmät. Vaikka liikenteen täydelliseen automaatioon on vielä pitkä matka, ovat turvallisuuden kehittymisen kannalta oikein toimivat kuljettajan tukijärjestelmät ehdoton edellytys turvallisen liikenteen kehittymiselle. Suomi on halunnut profiloitua edelläkävijänä liikenteen automaation kehittämisessä, mutta tältä osin riskien arviointi ja niiden hallinta on jätetyt täysin tekemättä. Katsastus on ainoa paikka, jossa on mahdollista kattavasti testata ajoneuvojen järjestelmiä, niin mekaanisia kuin elektronisia. Olisi suotavaa, että asiaa tarkasteltaisiin tässä yhteydessä.

3.2. Kysymykset

- *Rajoittaako nykyinen toimilupakäytäntö markkinoille tuloa tai nykyisen katsastustoiminnan laajentamista?*
 - Ei rajoita. Lähtökohtaisesti katsastus-tyyppisessä toiminnassa pitää olla osaaminen kunnossa sekä tilat ja laitteet tehtävän suorittamiseksi. Toiminnan aloittaminen tai toiminnan laajentaminen on jo nykyisellään sujuvaa, eikä esteitä käytännössä ole. Suurimmat esteet liittyvät vanhantyyppisten toimilupien (ennen 2014 muutosta myönnettyjen) muuttamiseen liittyen, ja näidenkin osalta tilanne tulee kuntoon vuoden 2019 kesään mennessä.
- *Rajoittaako nykyinen velvollisuus suorittaa luvan mukaisia katsastuksia toiminnan laajentamista tai tiettyjen katsastuspalvelujen saatavuutta?*
 - Asiaan ei ole yksiselitteistä vastausta. Erikokoisia, -painoisia ja mallisia ajoneuvoja tulee aina olemaan eri ajoneuvoluokkien sisällä, ja vaikka nyt tuntuisi helpolta siirtää esim. matkailuautojen katsastusvelvoite pois kevyen kaluston

katsastustoimipaikoilta, poikkeavat matkailuautot rakenteeltaan merkittävästi raskaasta kalustosta.

Asiassa on huomioitava myös se, että katsastuspäätös on hallintopäätös, ja toimipaikkakohtaisten ajoneuvorajoitusten laatiminen aiheuttaisi kuluttajan kannalta paljon harmia: Kuluttajan olisi hyvin hankala etukäteen tietää, mikä oman ajoneuvon rajoituksista tulee vastaan milläkin katsastustoimipaikalla. Tämä puolestaan tuottaisi täysin uusia valvontaongelmia, kun kansalaiset kokisivat tulevansa epätasavertaisesti kohdelluksi.

- *Onko tunnistettavissa sellaisia katsastuspalveluja, joita ei tarjottaisi lainkaan markkinaehtoisesti ilman velvollisuutta suorittaa kaikkia luvan mukaisia katsastuksia?*
 - Katso edellinen vastaus.
- *Mitkä nykyisin erikoiskatsastuksiin luettavat toimenpiteet ovat sellaisia, joita voitaisiin suorittaa niin sanotulla määräaikaikatsastusluvalla?*
 - Suomessa on nykyisellään voimassa erittäin liberaali ajoneuvojen muuttamista koskeva lainsäädäntö; on esim. verrattain käsittämätöntä, että autoihin saa ilman muutokatsastusta asentaa sellaisia renkaita jotka valmistaja on kieltänyt. Erilaisissa keskusteluissa on usein ollut esillä esim. rengasmuutosten hyväksyminen määräaikaikatsastuksissa. Samanaikaisesti on kuitenkin havaittu, että juuri renkaat ovat useissa tapauksissa olleet merkittävässä asemassa vaikuttamassa onnettomuuden syntyyn.
Jos autoon tehdään muutokatsastusta edellyttävä rengasmuutos, on autoon usein tehty myös muutokatsastusta edellyttävä alustamuutos. Viimeistään tässä ollaan tekemisissä keskeisten ajogeometriaan ja sitä kautta turvallisuuteen vaikuttavien muutosten kanssa, ja muutoksen hyväksyminen edellyttää laajaa osaamista.
Ei ole oikein, että vallalla olevaa virheellistä toimintatapaa ei kyseenalaisteta, vaan ilman tilanteen analysointia tehdään toiminta hyväksytyksi.
- *Onko jotkin nykyisin erikoiskatsastusluvalla nojalla suoritettavat katsastukset sellaisia, että niiden järjestämistä vastuu olisi syytä siirtää yksittäishyväksynnän tapaan Liikenteen turvallisuusvirastolle?*
 - Ei. Kilpailu ei toteudu Trafikin järjestämistä vastuulla yhtä hyvin kuin vapaalla mallilla. Päin vastoin kannattaisi miettiä, voitaisiinko nykyiset yksittäishyväksynät järjestää erikoiskatsastusten mallin mukaisesti. Direktiivin muotoilu yksittäishyväksynnän järjestämistä koskien ei ole tältäkin osin täysin yksiselitteinen.
- *Miten nykyiset tila- ja laitevaatimukset vaikuttavat katsastuspalvelujen tarjontaan.*
 - Keskeistä on, että jatkossakin suurin osa katsastuksista voidaan tehdä sisätiloissa. Tämän eteen Suomessa on tehty 100 vuotta työtä, sen taatessa kansalaisten tasavertaisen kohtelun sekä liikenneturvallisuuden kannalta luotettavamman tarkastuksen. Koska katsastuksen hinta on nykyisin niin alhainen, ei vielä alempien hintojen toivossa tässä asiassa kannata ottaa suuria riskejä.
Laitevaatimuksia koskien nykyiset rulladynamometrit ovat ehdottomia niiden soveltuessa Suomen ilmastoon levydynamometrejä paremmin.
Kun laitevaatimuksia tarkastellaan, olisi erittäin tärkeää miettiä myös ajoneuvojen elektronisten järjestelmien testausta osana katsastusta. Erityisesti jatkokehitystä silmälläpitäen tällä olisi mahdollista merkittävästi parantaa liikenneturvallisuutta.

3.3. Muutosehdotukset

- *Muutosehdotus 1A: Jatkossa olisi vain yksi katsastuslupa, jonka nojalla saisi vapaasti tarjota kaikkia katsastuksia, mutta joka ei velvoittaisi minkään yksittäisen katsastuspalvelun tarjoamiseen.*
 - Katsastusalan kannalta tämä on hyväksyttävissä oleva vaihtoehto, vaikkei se lisäarvoa toisikaan. Hallintopäätöksen edellyttämän tasapuolisuuden valvonnasta tulee viranomaiselle paljon lisätyötä, johon viranomaisresurssit eivät ole valmistautuneet, ja siten se on poissa paljon oleellisemmasta viranomaisvalvonnasta.
- *Muutosehdotus 1B: Jatkossa olisi kaksi katsastuslupaa, eli määräaikais- ja valvontakatsastuslupa sekä erikoiskatsastuslupa, joiden nojalla voisi vapaasti tarjota luvan mukaisia katsastuksia, mutta jotka eivät velvoittaisi minkään yksittäisen katsastuspalvelun tarjoamiseen. Erikoiskatsastusluvan myöntämisen edellytykset olisivat määräaikais- ja valvontakatsastusluvan myöntämisen edellytyksiä tiukemmat.*
 - Sama vastaus kuin edelliseen.
- *Muutosehdotus 1C: Jatkossa olisi yksi katsastuslupa, jonka nojalla saisi vapaasti tarjota kaikkia määräaikais- ja valvontakatsastuksia, mutta joka ei velvoittaisi minkään yksittäisen katsastuspalvelun tarjoamiseen. Lisäksi siirrettäisiin osa helpoimmista erikoiskatsastuksista määräaikais- ja valvontakatsastusluvalla suoritettavaksi sekä osa vaativimmista sopimusperusteisesti järjestettäväksi yhdessä yksittäishyväksyntöjen kanssa. Samalla sallittaisiin eräiden nykyisin raskaaksi luettavien ajoneuvojen katsastaminen kevyiden ajoneuvojen katsastuksiin oikeuttavalla luvalla.*
 - *Muutoksella helpotettaisiin yritystoiminnan tarkoituksenmukaista järjestämistä kysyntää vastaavasti sekä pienennettäisiin toiminnasta aiheutuvaa sääntelytaakkaa*
 - *Muutoksesta johtuen toimilupalain luvan myöntämisen edellytyksiin liittyviä pykälä oli tarkasteltava uudelleen*
 - *Erikoiskatsastuksiin liittyvät muutokset saattaisivat vähentää kyseisiä palveluja tarjoavien toimipaikkojen määrää, mikä saattaisi näennäisesti heikentää palvelujen saatavuutta, mutta samalla parantaa toiminnan laatua.*
 - Katsastusalan kannalta ei hyväksyttävissä oleva muutos. Markkinataloudessa päädytään aina vääristymiin, jos viranomainen asettaa hinnat, mitä erikoiskatsastusten siirtäminen sopimusperusteisesti järjestettäväksi käytännössä tarkoittaisi. Päin vastoin yksittäishyväksyntäkin pitäisi siirtää sopimusperusteisesta toiminnasta toimiluvan alaisiksi.
 - Ajatus, että toimijoiden vähentäminen parantaisi laatua, ei ole tätä päivää. Markkinatalouden mekanismit pitävät huolen siitä, että jos laatuvaatimukset eivät ole selkeitä ja jos valvonta lipsuu, ei toimijoiden määrä ole laadun kannalta keskeistä. Toiminnan laatua tulisi parantaa selkeillä vaatimuksilla sekä niiden toteutumisen valvonnalla.
 - Tässä vaihtoehdossa on lisäksi sama ongelma kuin edellisissä: vaikka katsastusalan kannalta tämä on hyväksyttävissä oleva vaihtoehto, tulee hallintopäätöksen edellyttämän tasapuolisuuden valvonnasta viranomaiselle paljon lisätyötä, johon viranomaisresurssit eivät ole valmistautuneet.
- *Muutosehdotus 2: Annetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtäväksi selvittää tila- ja laitevaatimusten tarkoituksenmukaisuutta eri toimilupajaottelumalleissa.*

- Näin voidaan tehdä. Selvitys olisi tärkeä tehdä yhdessä autoalan liikennekelpoisuus- ja vaatimustenmukaisuus-teeman parissa työskentelevien ajoneuvoalan toimijoiden kanssa. Muutoin selvityksen vaikutukset jäivät negatiivisiksi.

4. Katsastustoiminnan laadun kehittäminen

4.1. Yleistä

Katsastusta valvovia viranomaisia on Suomessa käytännössä vajaa 1 henkilö miljoonaa katsastusta kohden. Samanaikaisesti valvontamaksu on 2,7 euroa / katsastus. Viranomaisvalvojen määrä kansainvälisessä vertailussa on erittäin pieni, ja se pohjautuu tilanteeseen, joka on ollut ennen katsastuskilpailun avautumista. Vaikka uusia ja monilta osin tehokkaita valvontamuotoja onkin otettu käyttöön kuluneiden 20 vuoden aikana, ei se silti poista ongelmaa, joka muodostuu tosiasiallisten viranomaisresurssien vähäisyydestä.

Myös tässä kohtaa on ongelmana se, että muutoksia esitetään analysoimatta aikaisempien muutosten vaikutuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto on ottanut käyttöön tämän vuoden kesällä uuden valvonta- ja sanktiointiprosessin. Nyt esitetään taas muutoksia, vaikka uutta prosessia ei ole kunnolla ehditty edes aloittaa eikä sen hyötyjä ole mitenkään pystytty analysoimaan.

4.2. Kysymykset

- *Antaako tämänhetkinen laadunvalvonta ja sen yhteydessä havaitut epäkohdat realistisen kuvan katsastustoiminnan laadun nykytilasta? Havaitaanko valvonnassa riittävästi katsastustoiminnan epäkohtia?*
 - Viranomaisen valvontaresurssien vähäisyys on johtanut siihen, että on otettu käyttöön riskiperusteinen valvontamalli. Vaikka tämä monilta osin mahdollistaa keskittymisen riskialttiimpiin seikkoihin, ei sen johdosta kokonaisvaltaisen kuvan rakentaminen ole mahdollista ilman toisen tyyppistä lähestymistä. Katsastuksen laadusta ei myöskään ole tehty kansainvälistä vertailua. Tässä asiassa liian pitkälle menevien johtopäätösten tekeminen on väärin. Koska katsastuksen liikennekelpoisuutta koskeva osuus on harmonisoitu, voitaisiin siltä osin vertailua tehdä. Vaatimustenmukaisuutta koskevalta osin vertailun tekeminen on haastavampaa erityisesti, kun kansalliset vaatimukset poikkeavat monilta osin toisistaan. Hyvä olisi myös miettiä mitä halutaan valvoa. Suomen tieolot poikkeavat täysin muista EU-maista, ja siksi katsastuksessakin tulisi keskittyä Suomen kannalta keskeisiin ongelmiin.
- *Millaisia kustannuksia nykyisestä lakisäateisistä laadunvarmistuskeinoista (esim. laatujärjestelmävaatimus, omavalvonta, Liikenteen turvallisuusviraston jälkikäteisvalvonta) aiheutuu?*
 - Nykyisin on tehtävä omavalvontaa, hyväksyttävä Liikenteen turvallisuusviraston tekemä valvonta, hyväksyttävä Liikenteen turvallisuusviraston ulkoistama valvonta, hyväksyttävä sertifioijan valvonta, sekä hyväksyttävä akkreditoinnin edellyttämä valvonta. Olisi erittäin perusteltua miettiä, miten tätä palettia voitaisiin järkipäristää. Monelta osin asiat ovat päällekkäisiä, ja se, että useampi toimija luo pinnallisen käsityksen asiasta ei vastaa sitä, että yksi toimija loisi syvällisen. Kustannukset tästä kaikesta vaihtelevat noin toimipaikasta riippuen 2,7e/katsastus-hyväksyntä ja 200e/katsastus-hyväksyntä välillä.
- *Kohteleeko nykyinen sanktiointijärjestelmä toimijoita tasapuolisesti?*

- Periaatteessa kyllä. Valvonnan vähäisyys johtaa kuitenkin siihen, yksittäinen toimija voi saada kohtuuttoman sanktion asiasta, joka on yleisesti käytössä. Valvontaa myös kohdistetaan usein sinne, missä on aikaisemminkin ollut ongelmia. Sinällään tämä on järkevää ja hyväksyttävää, mutta se ei ole tasapuolista. Harvemmin virheitä tekevät selviävät sellaisista virheistä ilman seuraamuksia, joista toinen saa sanktion. Riskiperusteisessa valvonnassa on lisäksi ongelmana kansalaisten käänteinen toive katsastuksen laadun suhteen, jos kaikkia ei valvota tasapuolisesti.
- *Ovatko nykyiset omavalvontaa koskevat vaatimukset toimivia katsastustoiminnan laadun kannalta?*
 - Kyllä.
- *Ovatko edellisen lakimuutoksen yhteydessä tehdyt muutokset peruskoulutusvaatimukseen vaikuttaneet toivotulla tavalla?*
 - *Ovatko nykyiset koulutusvaatimukset toimivia katsastustoiminnan laadun näkökulmasta?*
 - *Olisiko yksittäishyväksyjille syytä harkita vastaavaa koulutusrakennetta kuin katsastajille?*
 - Muutoksilla ei ollut merkittävää vaikutusta. Yksittäishyväksyjien koulutusrakenteen muuttaminen muita vastaavaksi vaikuttaisi perustellulta. Asiaa kannattaisi selvittää edelleen.

4.3. Muutosehdotukset

- *Muutosehdotus 1A: Säädetään veloitteesta parantaa toiminnan laatua, jonka tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko.*
 - Näin voidaan tehdä. Se ei kuitenkaan poista mitään ongelmaa, koska ongelma on enemmän katsastuksen valvonnan rakenteessa. Jos esitetty muutos tehdään, on valvojan viranomaisen kiinnitettävä sama huomio uhkasakon määräytymisen oikeudenmukaisuuteen, kuin mitä se tällä hetkellä tekee tehdessään päätöksiä katsastuksen valvontaa koskien. On kuitenkin selvää, että nykyisillä valvontaresursseilla tämä ei ole mahdollista. Jos uhkasakko annetaan virheellisin perustein, aiheutuu siitä vielä nykyistä enemmän työtä. Lisäksi on huomioitava, että laadun käsite on erittäin abstrakti, ja sen määrittely riippuu täysin tarkastelijasta ja hänen taustastaan.
- *Muutosehdotus 1B: Otetaan käyttöön hallinnollinen maksu valvonnan tehosteeksi*
 - Pääosin sama vastaus kuin edelliseen. Hallinnollisen maksun määräytymisperusteet ja suuruus olisi kuitenkin määriteltävä erittäin tarkasti niin, että sen vaikutus olisi toimijoille tasapuolinen. Katsastusyrietykset ovat hyvin eri suuruisia ja eri tavalla tulosta näyttäviä, joten sen enempää kiinteä maksu kuin esim. yrityksen liikevaihtoon tai tulokseen perustuva maksukaan ei johda tasapuoliseen vaikutukseen.
- *Muutosehdotus 2: Selvennetään katsastustoiminnan valvonnassa käytettävän testiautotoiminnan säädöspohjaa.*
 - Näin voidaan tehdä. Olisi hyvä miettiä mitä halutaan, ja samalla selventää kenelle kaikille tätä toimintaa halutaan mahdollistaa. Myös katsastusalaalla on intressejä tämän suuntaisen toiminnan tekemiseen.
- *Muutosehdotus 3: Luovutaan erillisistä aloitustarkastuksista, koska toimitilojen ja laitteiden tarkastukset sisältyvät jo osaksi sertifiointia.*
 - Näin voidaan tehdä, ei merkittäviä vaikutuksia kansalaiseen eikä katsastusalaan.

5. Katsastettavat ajoneuvoluokat

5.1. Yleistä

Muistion katsastettavia ajoneuvoluokkia käsittelevässä osuudessa olisi ollut hyvä, jos olisi laajemmin tutkittu katsastuksen merkitystä osana liikenneturvallisuuden varmistamista, liikenteen yleisiä toimintamalleja ja tehtävänjakoja. Lisäksi olisi ollut keskeistä tutkia, mitkä ovat syy-seuraussuhteet, jotka harkittavilla muutosehdotuksilla olisi muihin liikenteen toimijoihin. Myös millaisiin muutoksiin ne johtaisivat niissä. Kappaleessa on valitettavan usein menneet syy-seuraussuhteet sekaisin, ja tältä pohjalta on päädytty virheellisiin jatkopohdintoihin ja esityksiin.

Kuten edellisessä liikenne- ja viestintäministeriön katsastuspaketin lausunnossamme totesimme, ei Autoforen laskentakaavan soveltaminen katsastusten harventamiseen ole noin suoraviivaista edes pelkkien liikenneturvallisuusvaikutusten osalta.

5.2. Kysymykset

- *Onko tiedossa sellaisia tutkimuksia tai tilastoja, joiden perusteella näiden ajoneuvoluokkien katsastusten vaikuttavuuteen liittyvää mallia olisi syytä tarkentaa?*
 - Suoraa tutkimusta ei ole tiedossa.
Tässä kannattaa miettiä, miten vaikuttaisi se, että O2-luokan perävaunujen jarruja ei enää ikinä testattaisi. Jo nyt on käynyt ilmi, että jarruviat ovat yleisiä, ja se pikemminkin puoltaisi katsastusaikavälien tihentämistä kuin katsastusvelvollisuuden poistamista.
Museoajoneuvojen katsastuksen osalta on syytä tarkastella ajoneuvolain 32§:ää. Katsastuksessa varmistutaan myös siitä, että ne vastaavat museoajoneuvojen määritelmiä, millä statuksella on vaikutusta mm. ajoneuvon verotukseen. Jos katsastuksesta luovuttaisiin, olisi syytä miettiä miten se vaikuttaisi museoajoneuvojen määritelmien toteutumiseen, sekä näiden säädösten tarkoituksenmukaisuuteen.
L-luokan ajoneuvojen osalta on erikoista, että nelipyörien riskit nähdään erilaisina kuin moottoripyörissä, joiden katsastus on kuitenkin nähty tarpeettomana. Nähdäksemme kaikki L-luokan ajoneuvot tulisi katsastaa L1e ja L2e luokan ajoneuvoja lukuun ottamatta. Edelleen puuttuvat myös direktiivin edellyttämät vaihtoehtoiset liikenneturvallisuustoimenpiteet muiden L-luokkien osalta.
- *Onko tiedossa sellaisia tutkimuksia tai tilastoja, joiden perusteella voitaisiin luotettavammin arvioida käsiteltävien ajoneuvojen osalta teknisten vikojen osuutta onnettomuuksien taustariskinä?*
 - Suoraa tutkimusta ei ole tiedossa. Myös tässä kannattaa tarkastella liikenneturvallisuuden varmistamista, liikenteen yleisiä toimintamalleja sekä työnjakoja kokonaisuutena. Muistiossa käytetty tutkimusta ei voi käyttää, koska monet asiat tarkastetaan ennen katsastusta pelkästään katsastusta varten. Katsastuksen poisjättäminen käytännössä lopettaisi nämä tarkastukset.
- *Onko sidosryhmillä esittää tarkempaa arviota katsastuspalvelujen (keskimääräisistä) hinnoista käsiteltävänä olevien ajoneuvoluokkien osalta?*
 - Muistiossa käytetty hinta 40e/katsastus on hieman yläkanttiin, ja lisäksi tästä tulisi vähentää ALV:n osuus, jonka valtio saa taas hyötynä.
- *Onko tunnistettavissa sellaisia kustannus-hyötyanalyysin kannalta relevantteja vaikutuksia, joita yllä esitettyssä analyysissä ollut huomioitu? Voidaanko näiden vaikutusten suuruudesta esittää tutkimuksiin tai tilastoihin perustuvia arvioita?*

- Katsastuksen merkitystä on tarkasteltu ainoastaan liikennekelpoisuusnäkökulmasta. Laajempi näkökulma olisi edellytys realistisen vaikutusarvion tekemiseksi.

5.3. Muutosehdotukset

- Muutosehdotus 1A: Kevyiden ja raskaiden nelipyörien katsastusvelvollisuus säilytettäisiin ennallaan, mutta museoautojen ja O2-luokan perävaunujen katsastusvelvollisuudesta luovuttaisiin. Muutosehdotus 1B: Kevyiden nelipyörien katsastusvelvollisuus säilytetään, mutta raskaiden nelipyörien, museoautojen ja O2-luokan perävaunujen katsastusvelvollisuudesta luovutaan
 - Arvio liikenneturvallisuusvaikutuksista jää kyseisten ajoneuvoluokkien osalta karkeaksi niiden vähäisten määrien ja puutteellisesta tilastoinnista johtuen. Suuntaa-antavasti näyttää kuitenkin siltä, että kevyiden ja raskaiden nelipyörien katsastus on perusteltavissa sillä, että katsastuksesta luopuminen johtaisi onnettomuuskustannusten kasvuun. Tämä arvio perustuu ennen kaikkea siihen oletukseen, että näille ajoneuvoille tapahtuu onnettomuuksia suhteellisen runsaasti niiden määrään nähden. Erityisesti raskaiden nelipyörien onnettomuudet johtavat usein vammautumiseen. Kevyiden nelipyörien katsastustilastot ja raskaiden nelipyörien onnettomuustiedot viittaavat siihen, että tekniset viat voivat olla usein onnettomuuden taustalla ja katsastusvelvollisuus näyttää perustellulta. Vastaavasti museoautojen ja O2-luokan perävaunujen osalta katsastusten vikatilastojen ja onnettomuustilastojen perusteella näyttää siltä, että kyseisten ajoneuvojen katsastusvelvollisuus ei olisi yhteiskunnallisilla syillä perusteltu ja ettei katsastuksilla voida saavuttaa toiminnalle asetettuja tavoitteita.
- Liikenneturvallisuusnäkökulmista ja yhteiskunnan toimivuuden ja tasapuolisuuden vuoksi katsastuksista luopuminen ei ole perusteltua. Museoajoneuvon veroedun vuoksi on syytä tarkastaa, että museoajoneuvo vastaa sitä koskevia vaatimuksia. Mikäli tätä ei tehdä katsastuksessa, se täytyy tehdä jossain muualla, joten kyse ei olisi säädösten purkamisesta vaan vain tarkastajan vaihtumisesta.

6. Yhteenveto

Hankkeella tavoitellaan kuluttajan kustannusten laskua ja kevyempää sääntelyä. Hankkeesta kuitenkin aiheutuu muutostyön kautta lisäkuluja, ja kokonaistyömäärät eivät vähene. Päinvastoin hankkeella lisätään viranomaistyötä, monilta osin heikennetään kuluttajan asemaa, heikennetään liikenneturvallisuutta ja heikennetään tieliikenteen kilpailun läpinäkyvyyttä.

On hienoa, että erilaisilla lähteillä on haluttu valottaa kirjoittajan näkemystä katsastusalasta, mutta kokonaisnäkemys jää silti varsin puutteelliseksi ja käytännöstä vieraalle. On erittäin valitettavaa, että muistiossa on pitkälti sivuutettu viime vuosina tehtyjen katsastussäädösten vaikutus sekä käytäntöjen tarkastelu.

Katsastusala tekee työtä tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja ympäristövaikutusten pienentämiseksi. Koska tällä hankkeella heikennetään turvallisuutta, ei Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry voi tukea muistiossa esitettyjä näkemyksiä kuin pieneltä osin. Samanaikaisesti muistion linjaukset ovat myös ristiriidassa LVM:n oman tieliikenteen turvallisuutta koskevan periaatepäätöksen kanssa.

Helsingissä 15.9.2017

Björn Ziessler

Toiminnanjohtaja

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)

Rahakamarinportti 3 A 1, 00240 HELSINKI

www.yklry.fi