

*Liiken- ja viestintäministeriölle*

Lausunnon antaja:  
K1 Katsastajat Oy  
Joukahaisenkatu 6  
20520 Turku

15. Syyskuuta 2017

## **1 LAUSUNTO LVM:N ARVIOINTIMUISTIOON KOSKIEN KATSASTUSLAINSÄÄDÄNNÖN UUDISTUKSEN TOISTA VAIHETTA**

Liikenne- ja viestintäministeriö LVM (jäljempänä ”LVM”) on varannut K1 Katsastajat Oy:lle (jäljempänä ”K1”) tilaisuuden antaa lausunto LVM arviointimuistioon.

### **2 ESITYKSEN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET**

K1 suhtautuu LVM:n esitykseen lähtökohdiltaan positiivisesti. K1 pitää esitystä alaa kehittäväenä ja sääntelyä purkavana. K1 katsoo, että LVM on löytänyt oikeita kohteita alan kehittämiseksi. Alalle on muodostunut turhia kuluja ja suuria hallinnollisia haasteita nykyisestä sääntelystä. Tila ja laitevaatimukset eivät ole kohdanneet kansalaisten ja katsastajien tarpeita. Nykyinen laadun kehittäminen on ollut minimaalista ja tehotonta. Koulutus vaikeuttaa yritysten toimintaa ja kansalaisten työllistymistä. Toimilupa käytäntö on kankea ja rajoittaa kilpailun syntymistä pienemmille paikkakunnille.

K1 näkee esityksessä joitain tarpeita tarkennuksiin. Lisäksi joitain asioita tulisi tarkastella hieman laajemmin.

### **3 VASTAUKSET KYSYMYKSIIN**

#### **3.1 Toimilupaan kohdistuvat muutokset**

LVM arviointimuistiossa kysytään:

*Tulisiko katsastustoiminnan olla luvanvaraista?*

K1 katsoo, että katsastus toiminnan tulee olla luvanvaraista, koska toiminta on viranomaistoimintaa ja lakisääteistä. Luvanvaraisuus helpottaa myös valvojan viranomaisen työtä.

*Rajoittaako nykyinen toimilupakäytäntö markkinoille tuloa tai nykyisen katsastustoiminnan laajentamista?*

Kyllä, toimiluvan vaatimukset, henkilöstövaatimukset ja tilavaatimukset rajoittavat toiminnan laajentamista vapaasti koko Suomen alueella. Toimilupavaatimusten osalta 9001 standardin vaatimus on turha. K1 katsoo

ulkoisten auditointien keskittyvän johtamisjärjestelmän, myynnin tavoitteiden ja energian kulutuksen tarkasteluun. Yhden aseman vuosittainen kulu tältä osin on yli 1000€. Auditointi keskittyy laatujärjestelmässä kuvattuihin asioihin. Koska Trafi ei ole määrittänyt mitä laatukäsikirjassa tulee määritellä, voi laatukäsikirjan tehdä niin, että se koskee pääsääntöisesti vain asiakaspalvelua ja oheismyyntiä. 9001 sertifiointi perustuu vapaaehtoisuuteen ja yritys voi vapaasti painottaa mitä asioita laadunvalvonnassa katsotaan merkitseviksi.

K1 ehdottaakin, että sertifiointivaatimuksesta luovuttaisiin. Laatujärjestelmän osat ja prosessiohjeet määritettäisiin Trafín toimesta. Näin Trafilla olisi mahdollisuus kehittää katsastuksen prosesseja ja myöskin valvoa yritysten toimintaa erilaisissa tilanteissa. Trafín ulkoistama valvonta pystyisi paremmin toteamaan laatujärjestelmän toimivuuden. Tämä ei toisi Trafille paljoo lisää hallinnollista työtä verrattuna esimerkiksi omavalvonnan ohjeistukseen.

Henkilöstön saatavuus on edelleen laajenemisen ja kilpailun suurin este. Ammattitutkinnon suorittaneiden määrä katsastusalalla on hyvin pieni. Tämä johtuu osittain siitä, ettei katsastusyrietykset pysty järjestämään tutkintoon tähtäävää työssäoppimispaikkaa. Näin ollen muuntokouluttaminen ja työllistyminen muilta aloilta on ollut mahdotonta.

K1 ehdottaakin, että autoalan perustutkinto olisi myöskin väylä katsastusalalle. Silloin ala voisi tarjota muuntokoulutus mahdollisuuksia niilläkin paikkakunnilla, missä ei ole ammattikorkeakoulutoimintaa autoalalla. Muuttamalla laatujärjestelmää ja ohjeistusta enemmän prosessinomaiseksi ei pohjakoulutustarve katsastajalle olisi niin merkityksellinen.

*Rajoittaako nykyinen velvollisuus suorittaa luvan mukaisia katsastuksia toiminnan laajentamista tai tiettyjen katsastuspalvelujen saatavuutta?*

Kyllä, henkilöstövaatimusten kautta. Käytännön esimerkki. K1 Katsastajat Oy haluaa perustaa aseman Ruka tunturille. Tarkoituksena on tarjota palveluita sesonkiaikaan henkilöautoille. Tilat löytyvät, mutta vastuukatsastajalta puuttuu 5 kpl O2 luokan ajoneuvojen määräaikaikatsastuksia. Näin ollen toimilupaa ei myönnetä. Kyseinen henkilö on katsastanut vuosia yhtiön toisella asemalla, missä hän on pääsääntöisesti katsastanut henkilöautoja. Tällä toimipaikalla O2 luokan ajoneuvot on tarkastettu läheisellä raskaan kaluston linjalla. Koska yhtiö ei voi valita mitä palveluja Ruka tunturilla tarjotaan, jää tämä asiakkaiden toivoma palvelupiste perustamatta.

K1 kannatta ministeriön muutosehdotusta 1A. Lisäksi K1 ehdottaa, että yritys itse määrittelee mitä ajoneuvoja kyseisessä tilassa ja kyseessä olevalla henkilökunnalla voidaan katsastaa. Yritys hankkii myös kaikki laitteet, joita kyseiset ajoneuvot tarvitsevat. Trafi valvonnan tehtäväksi jää lopputuloksen ja laadun valvonta, niin kuin nytkin.

*Onko tunnistettavissa sellaisia katsastuspalveluja, joita ei tarjottaisi lainkaan markkinaehtoisesti ilman velvollisuutta suorittaa kaikkia luvan mukaisia katsastuksia?*

Kyllä. Vaurioituneiden ajoneuvojen rekisteröintikatsastus. Tehtävä on kohtuullisen harvinainen ja katsastajalle teknisesti haasteellinen.

*Mitkä nykyisin erikoiskatsastuksiin luettavat toimenpiteet ovat sellaisia, joita voitaisiin suorittaa niin sanotulla määräaikaiskatsastusluvalla?*

Jos toimilupajako pysyy nykyisen kaltaisena, niin ei. Muuten katso edellisten kohtien vastaukset.

*Onko jotkin nykyisin erikoiskatsastusluvalla suoritettavat katsastukset sellaisia, että niiden järjestämisvastuu olisi syytä siirtää yksittäishyväksynnän tapaan Liikenteen turvallisuusvirastolle?*

Jos toimilupajako pidetään nykyisellään, niin kaikkien erikoiskatsastusten järjestämisvastuu kuuluisi Trafille. Jos yritykset voivat järjestää toimintansa tilojen sopivuuden ja henkilöstönsä osaamisen perusteella ei järjestämisvastuuta tarvita. Silloin yritykset palvelevat asiakkaiden tarpeiden mukaan, siellä missä sille on liiketaloudelliset edellytykset. Käytännön esimerkki: toimija rakentaa tiloissaan autoille alustan muutossarjoja. Nykyisessä mallissa katsastusyritys joutuu viemään koko katsastusasemakapasiteetin toimijan tiloihin tai toimija joutuu siirtämään jokaisen ajoneuvon katsastusasemalle. Jos mentäisiin LVM esitykseen 1A, voisi katsastusyritys tuoda muutokatsastuksessa tarvittavat laitteet ja osaamisen toimijan tilaan. Tällöin asiakas saisi sen palvelun mitä tarvitsee tehokkaasti ja katsastusyritys investoisi täsmällisesti tarpeeseen.

*Miten nykyiset tila- ja laitevaatimukset vaikuttavat katsastuspalvelujen tarjontaan?*

K1 katsoo, että nykyiset tila- ja laitevaatimukset rajoittavat katsastuspalvelujen tarjontaa. Asemien keskivolyymien laskiessa on laite- ja tilavaatimukset usein ylimitoitettuja. Tämä johtaa välillä tilanteisiin, jossa tehdään käyttösopimuksia joihinkin tiloihin mitä ei kuitenkaan ikinä käytetä. Käytännön esimerkki: Katsastusyrityksellä on tila missä se katsastaa kevyenkaluston ajoneuvoja. Tilan korkeus ei riitä katsastamaan korkeimpia pakettiautoja. Toimiluvassa on sanottu, että korkeat ja pitkät ajoneuvot tarkastetaan katsastusyrityksen toisella asemalla. Käytännössä asiakkaat eivät kuitenkaan ole valmiita siirtymään toiselle asemalle suorittamaan katsastusta. Siis katsastus suoritetaan matalassa hallissa tai ei ollenkaan tässä yrityksessä.

## 3.2 Katsastustoiminnan laadun kehittäminen

K1 Katsoo, että LVM muutos ehdotuksissa on varaa tarkastella asioita myös hieman laajemmin. K1 kannattaa muutos ehdotusta 1B, lisäksi voitaisiin miettiä kannuste niille yhtiöille, joiden katsastustoiminta on laadukasta. Tällä

tarkoitetaan sitä, että katsastustoimipaikat, jotka laadullisesti olisivat hyviä, saisivat alennusta katsastuksen valvontamaksuista. 1B:n ja valvontamaksukäytännön muutosten kautta katsastusyriyksille tulisi sisäinen halu parantaa laatua. Tämä myös mahdollistaisi hyvälaatuisen toimipaikan kilpailukyvyyn parantumisen. Tämä edellyttäisi Trafilta selvemman kannanoton siihen, mitä katsastukselta toivotaan. Kuten, jo aikaisemmin on todettu 9001 järjestelmästä luopuminen ja ”Trafi sertifikaatin” käyttöönotto tukisi kaikin tavoin tätä järjestelmää.

K1 kannattaa Muutosehdotusta numero 2. Toivomme, että tämän tyyppistä valvontaa tehtäisiin enemmän. Lisäksi tässä voitaisiin kehittää yhteistyömalleja yritysten ja Trafin välille.

K1 ei kannata muutosehdotusta numero 3, koska 9001 laatujärjestelmän sertifioinnissa ei oteta mitään kantaa asemien tiloihin tai laitteisiin. Ne asemat, jotka sattuvat ulkoisen auditoinnin piiriin tänä vuonna, niistä tarkistetaan olemassa olevien laitteiden kalibrointitodistukset. Eli sertifioija ei tiedä tuleeko katsastusasemalla olla dynamometri vai ei. Laitemääräykset ja niiden kontrolli on kokonaan Trafin valvonnan vastuulla. Aloitustarkastuksesta voidaan luopua, mutta silloin puutteiden arvostelussa on oltava tarkka. Esimerkiksi valvontakäynnin yhteydessä havaittu puute johtaa välittömästi toimiluvan peruuttamiseen. Tästä seuraa todennäköisesti riitatilanteita Trafín ja katsastusyriytysten välille, jotka syövät resursseja enemmän kuin aloitustarkastukset. Trafi voisi tehdä edelleenkin aloitustarkastuksia ja lisätä samalla 41§ mukaisia valvontakäyntejä.

*Antaako tämänhetkinen laadunvalvonta ja sen yhteydessä havaitut epäkohdat realistisen kuvan katsastustoiminnan laadun nykytilasta? Havaitaanko valvonnassa riittävästi katsastustoiminnan epäkohtia?*

K1 katsoo että laadunvalvonta antaa yleiskäsityksen katsastuksen laadusta. Trafilta kuitenkin puuttuu selkeä linja mitä katsastustoimipaikoilta odotetaan. Valvonnassa korostuu hyvät ja huonot suoritukset. Keskiarvoa ei oikein kyetä tunnistamaan. Trafi ei myöskään pysty määrittelemään sitä mikä olisi keskiarvoprosessi. Tilastollinen keskiarvo löytyy, mutta onko se liikenneturvallisuuden kannalta oikeassa? Voisiko keskiarvoa muuttaa haluttaessa? Jos todetaan keskiarvon olevan liian matalalla, Trafi pyrkii muuttamaan ääripäiden suorituksia, vaikka ongelma on prosessissa. Prosessia ei ole määritelty laatukäsikirjoissa eikä Trafín ohjeissa. K1 katsoo, että Trafín pitäisi olla enemmän tietoinen katsastusyriytysten toimintatavoista ja panostaa koulutukseen.

*Millaisia kustannuksia nykyisestä lakisäätteisistä laadunvarmistuskeinoista (esim. laatujärjestelmävaatimus, omavalvonta, Liikenteen turvallisuusviraston jälkikäteisvalvonta) aiheutuu?*

K1 on laskenut 9001 sertifikaatin maksavan noin 1000€ /asema/vuosi. Omavalvonta maksaa 50 aseman kohdalla noin yhden henkilötyövuoden. Jälkikäteisvalvonnasta ei koidu suoraa kuluja katsastusyriyksille. Trafi pystyy

paremmin arvioimaan kuinka suuri osuus valvontamaksusta kohdistuu jälkikäteisvalvontaan.

*Kohteleeko nykyinen sanktiointijärjestelmä toimijoita tasapuolisesti?*

Ei kohtele, koska valvonta on ”näytteiden ottoa” selvittämättä sitä kuinka yrityksessä oikeasti toimitaan ja mitkä ovat kunkin yrityksen toimintamallit. Koska näyte on yksittäisen katsastajan suorituksen arviointia tai yksittäisen päivän suorituksen seuraamista ei todellista kuvaa laadusta muodostu. Sanktiointi tuntuu epäreilulta silloin kun ei asian korjaamiseksi pysty tekemään mitään. Esimerkiksi asemat ovat saaneet paljon huomautusmerkintöjä asiakirjojen digitoinnista. Tapahtumasta ei ole löydy asiakirjoja. Miten tällainen merkintä parantaa laatua. Ja onko mietitty toimintamallien muutosta, kun näitä merkintöjä on paljon. Ja miksi ylipäättään digitointivirhe on aina katsastuksen tekijän piikissä? Sanktioita on jaettu uuden toimiluvan aikana vain kerran, joten on selvää, etteivät sanktiot menneet tasapuoleisesti. Ja yhtään katsastajaan kohdistuvaa sanktiota ei ole tiedossamme.

*Ovatko nykyiset omavalvontaa koskevat vaatimukset toimivia katsastustoiminnan laadun kannalta?*

Pääsääntöisesti kyllä. Tosin mietittävänä on, kun katsastusalan toimipaikkojen määrä on lisääntynyt ja asemien katsastajamäärät vähentyneet, oatko valvontamäärät oikeat ja miten valvonta suoritetaan asemilla missä on vain yksi katsastaja? Tai miten omavalvonta suoritetaan korjaavan (asentaja) katsastajan toimesta (jälkitarkastus)?

*Ovatko edellisen lakimuutoksen yhteydessä tehdyt muutokset peruskoulutusvaatimuksiin vaikuttaneet toivotulla tavalla?*

Ei, katsastajien määrä on suurin este kilpailun lisäämiseksi. Varsinkin sellaisilla paikkakunnilla missä ei ole AMK tason koulutusta. Ammattitutkinnon kautta alalle tulleet katsastajat ovat hyvin ammattitaitoisia, mutta katsastusalalla ei ole mahdollista itse kouluttaa ammattitutkintoon. Ammattitutkintoon tarvittava käytännön työ on tehtävä korjaamalla, siksi ammattitutkinnon suorittaneita ei juurikaan ole saatavilla. He ovat hyvin työllistyneitä korjaamoissa.

K1 ehdottaakin, että joko peruskoulutusvaatimusta lasketaan, niin että autoalan perustutkinto on riittävä pohja katsastaja koulutukseen, tai katsastajille räätälöidään oma ammattitutkinto, johon työssä oppimisen voi suorittaa katsastusasemalla.

*Ovatko nykyiset koulutusvaatimukset toimivia katsastustoiminnan laadun näkökulmasta?*

Nykyiset koulutusvaatimukset heikentävät laatua. Täydennyskoulutukset ja ylläpitokoulutukset tähtäävät Trafín koulutus vaatimusten täyttämiseen. Usein laadullisesti olisikin tärkeämpää keskittyä ohjeisiin, prosesseihin ja menetelmiin kuin kokeissa vaadittavaan knoppologiaan. Peruskoulutusvaatimuksella ei ole merkitystä katsastuksen laatuun. Enemmän katsastuksen laatuun vaikuttaa

katsastajien motivaatio ja tuki tekemiseen. Insinöörejä on jopa vaikeampi motivoida liukuhihnatyötehtäviin kuin asentajataustaiset katsastajat. Täytyy muistaa, että määräaikaikatsastuksessa on kyse liukuhihnalla työskentelystä. Siinä sama prosessi tulee toistaa useita kertoja päivässä.

*Olisiko yksittäishyväksyjille syytä harkita vastaavaa koulutusrakennetta kuin katsastajille?*

Yksittäishyväksyjän koulutus pohjana toimii insinöörin koulutus hyvin. Ongelmana on vähäiset määrät/hyväksyjä. Yksittäishyväksyjälle vuosittainen täydennyskoulutus olisi tarpeellinen.

### 3.3 Katsastettavat ajoneuvoluokat

K1 Katsastajat katsoo, että katsastettavien ajoneuvojen katsastus velvollisuutta on hyvä tarkastella. K1 kannattaa LVM ehdotusta 1A tietyin varauksin.

Nelipyörien tilastoissa näkyy paljon päästöihin liittyviä vikoja. Ne johtuvat osittain, siitä ettei mittaamiseen soveltuvaa laitteistoa ole asemilla. Esim. useissa tapauksissa autojen mittaamiseen suunniteltu mittasondi on liian paksu. Se aiheuttaa tyhjäkäynti vaikeuksia, liian suuren pakovastuksen takia. Usein myös mittasondi ei mahdu putkeen ollenkaan. K1 näkee myös ”mönkijöiden” erilaisen kohtelun haasteellisena.

K1 ehdottaakin, että kaikki rekisteröidyt ”mönkijät” asetetaan katsastusvelvollisuuden piiriin. Samalla traktorimönkijöiden rakenne vaatimusten tarkastelu tulisi suoritettua. Lisäksi luovuttaisiin päästömittauksesta näiden ajoneuvoluokkien osalta.

K1 katsoo myös O2 luokan ajoneuvojen katsastusvelvollisuuden lopettamisessa olevan muutamia haasteita. Luokan ajoneuvot ovat toisistaan hyvin erilaisia ja niiden käyttö on todella vaihtelevaa. Voidaan helposti huomata, että hevoskuljetustrailerin ja kappaletavaraperäkärryn teknisellä kunnolla on erilainen merkitys liikenneturvallisuuteen. Lisäksi katsastuksessa arvioidaan matkailuperävaunuja, joiden teknisen kunnan tarkastaminen ei ole ihan yksinkertainen asia. Siksi ei ole oikein poistaa koko O2 luokan ajoneuvojen katsastusvelvollisuutta.

Jos verrataan O2 luokan ajoneuvoja vaikka autoihin ei O2 luokan ajoneuvoilla ole mitään määräaikaishuoltoa, jossa ammattilainen tarkastelisi ajoneuvoa. Näin ollen O2 luokan ajoneuvojen kunnan tarkastaminen jää pelkästään maallikoiden vastuulle. Eikä mielestäni ole kohtuullista rangaista maallikkoa liikenteessä siitä, ettei hänen ajoneuvonsa ole liikennekelpoinen, koska asiallinen huolto ja katsastustoiminta ei ole välttämätöntä. Kansalaisten oikeusturvan kannalta onkin erittäin tärkeää jatkaa O2 luokan ajoneuvojen katsastuksia. Jos jotain on

jätettävä pois katsastusvelvollisuuden piiristä, jätetään kappaletavarakuljetukseen valmistetut peräkärryt.

K1 Katsastajat Oy

Timo Ojala

Tekninen johtaja