

Lausuntopyyntö 8.12.2016 LVM 1162/03/2016

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa Hallituksen esityksestä Ajoneuvolain (1090/2002) ja Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) muuttamisesta. Samassa yhteydessä valmistellaan muutoksia myös ajoneuvojen liikennekelpoisuudesta annettuun valtioneuvoston asetukseen (1245/2002).

Lempäälän Autokatsastus Oy,  
Nokian Autokatsastus Oy,  
Tuurin Autokatsastus Oy,  
Oriveden Autokatsastus Oy sekä  
Kolme Jiitä Oy (sis. toimipaikat Valkeakosken Autokatsastus, Toijalan Autokatsastus, Forssan Autokatsastus ja Lakalaivan Autokatsastus)  
kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa seuraavaa.

## Yleistä

Valtioneuvoston asetusehdotus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 8.12.2016: "...Autoforen laskentamenetelmän perusteella esitetty katsastusaikaväli johtaisi enintään kolmen vuotuisen liikennekuoleman lisääntymiseen, enintään kuuden vakavan loukkaantumisen lisääntymiseen ja enintään 80 loukkaantumisen lisääntymiseen."

Valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuuden parantamiseksi 15.12.2016: "Visiona on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä."

Lisäksi Euroopan komission muistiossa 13.7.2012 liikennekelpoisuuspaketista tuodaan esille seuraavia asioita:

- vastedes katsastetaan myös tienkäyttäjien suurin riskiryhmä eli kaksi- ja kolmipyöräiset moottoriajoneuvot (moottoripyörät ja mopot)
- kokemusperäisen näytön perusteella ajoneuvojen teknisistä puutteista johtuvat vakavat (kuolonuhreja vaativat) onnettomuudet lisääntyvät huomattavasti yli viisi vuotta vanhoilla ajoneuvoilla.
- vaikeutena on varmistaa tällaisten vanhempien ajoneuvojen riittävä tekninen liikennekelpoisuus.

Liikennekelpoisuuspaketin tavoitteena on puolittaa tieliikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä. Suomessa ollaan tekemässä päivittäisiä toimenpiteitä, joilla ollaan hyväksymässä lisää loukkaantumisia ja kuolemia tieliikenteessä.

Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 6/2007: Esiselvityksessä katsastustoiminnan vaikutuksista liikenneturvallisuuteen todetaan seuraavasti: "Suomenkin omaksuma liikenneturvallisuuden "nollavisio" ei mahdollista minkään liikennekuolemia vähentävän toimenpiteen poistamista käytöstä kannattavuussyistä."

Hallituksen esityksessä esitetyt tai esitetyn kaltaiset tiedot ja laskelmat eivät voi olla pohjana lainsäädäntöön suunnitelluille muutoksille. Tulevat muutokset voivat olla vaikutuksiltaan ja mitoituksiltaan sellaisia, että yhtäkään vuotuista liikennekuoleman lisäystä tai vakavan loukkaantumisen lisäystä ei millään muotoa voida hyväksyä. Ei edes laskelmissa.

Katsastus on osa laajempaa järjestelmää, jolla on tarkoitus varmistaa, että ajoneuvot pidetään turvallisessa ja ympäristön kannalta hyväksyttävässä kunnossa niiden käytön ajan. Tähän järjestelmään kuuluu ajoneuvojen määräaikaikatsastukset, kaupallisessa tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tekniset tienvarsitarkastukset ja ajoneuvojen rekisteröintimenettelyä koskevat säännökset, jotta lupa ajoneuvon käyttämiseen tieliikenteessä voidaan peruuttaa väliaikaisesti, jos ajoneuvo aiheuttaa välittömän vaaran liikenneturvallisuudelle. Liikennekelpoisuus olisi varmistettava pääasiassa määräaikaikatsastuksin. Hyötyajoneuvojen teknisillä tienvarsitarkastuksilla olisi ainoastaan täydennettävä määräaikaikatsastuksia. Nykytilaan verrattuna on erittäin valitettava suuntaus takaisin "kadun varteen" eli pois "siististä sisätyöstä" ottaen huomioon myös poliisin resurssipulan.

## Katsastustiheys

Direktiivi mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot voivat asettaa tämän direktiivin vaatimuksia tiukempia katsastusnormeja mm. katsastustiheyden osalta. Vaikka Suomessa käytetään tällä hetkellä katsastustiheyttä 3-2-1, ei se ole direktiivin kanssa ristiriidassa. Siten ei ole perusteltua, että nyt tehtävä katsastusvälin harventaminen olisi norminpurkua.

Direktiivissä sanotaan myös, että sen estämättä, minä päivänä ajoneuvon viimeisin katsastus tehtiin, voidaan direktiivin puolesta seuraava katsastus suorittaa myös silloin, kun;

1. ajoneuvon rekisteröintitodistuksen haltija on vaihtunut tai
2. ajoneuvolla on ajettu vähintään 160 000 kilometriä.

Myös näiden kohtien suomia mahdollisuuksia ja vaikutuksia tulisi tarkastella muutoksen yhteydessä.

## Norminpurku

Katsastusdirektiivi 2014/45/EU ei mahdollista esim. pakokaasumittausten suorittamista korjaamoilla (jäljempänä tarkastuspaikka). Pakokaasupäästöjen, paineilmajarrujärjestelmien, vetokytkinlaitteiden ja nopeudenrajoittimien tarkastuksia voivat suorittaa Suomessa myös tarkastuspaikat tietyillä edellytyksillä. Tämänkaltaisten järjestelmien purkaminen olisi todellista nettomääräistä norminpurkua. Asiakas saisi todellista yhden luukun periaatteella toimivaa palvelua, koska asiakkaiden ei enää tarvitsisi hakea todistuksia mistään muualta. Direktiiviin ei ole kirjattu mitään esimerkiksi pakokaasumittaustodistuksen tai nopeudenrajoittimen tarkastustodistuksen voimassaoloajasta tai todistuksen sisällöstä. Direktiivi velvoittaa kalibroimaan mittalaitteet tietyin väliajoin. Nykytilassa katsastustoimipaikalla ei ole minkäänlaista tietoa tarkastuspaikan suorittamasta pakokaasumittaukseen käytettävän pakokaasutesterin kalibroinnista. Toimipaikka ei voi myöskään varmistua mistä ajoneuvosta mittaukset on suoritettu.

Monta turhaa, mm. Valtioneuvoston asetuksen pykälää, voisi poistaa tarpeettomana. Kaikentasoinen valvonta helpottuisi koska tarkastuksia suoritettaisiin vain luvan saaneissa katsastustoimipaikoissa. Tarkastustodistusten kanssa ei tulisi jatkossa minkäänlaisia virheitä, koska toimipaikan ulkopuolelta tulevia todistuksia ei olisi. Tällä hetkellä Suomen katsastustoimipaikkojen verkko on varsin kattava ja uuden toimipaikan perustaminen esim. korjaamon yhteyteen on helppoa. Perustamista ollaan edelleen helpottamassa. Korjaamot voisivat halutessaan ja lupaehdot täyttäessään aloittaa myös katsastustoiminnan. Näin ollen vaikka korjaamot eivät saisi suorittaa mitään katsastuksen osaa, se ei toisi myös kuluttajalle minkään asteista haittaa.

## Soveltamisala

Direktiivin soveltamisalaan on kirjattu, että mm. pääasiassa yleisillä teillä käytettäviin pyörillä varustettuihin T5-luokan traktoreihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h. Nyt oltaisiin kuitenkin säätämässä katsastusvelvollisuutta traktoreille, joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 km/h. Lisäksi katsastustiheys 4-2-2-2 poikkeaisi merkittävästi muusta raskaasta kalustosta, joka on 1-1-1-1. Tekniikka poikkeaa muun raskaan kaluston (N3 ja O4) osalta merkittävästi. Myös ko. traktoreiden perävaunujen rekisteröintivelvollisuus sekä määräaikaikatsastusvelvollisuus tulisi ottaa huomioon. Katsastustoimipaikkojen tila- ja laitevaatimukset eivät välttämättä anna tällä hetkellä mahdollisuuksia suorittaa traktoreiden teknisiä kuntotarkastuksia. Myös katsastushenkilöstön lisäkoulutus tulee ottaa tarkasteluun.

Soveltamisalaan on myös kirjattu kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot – ajoneuvoluokat L3e, L4e, L5e ja L7e, joissa moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup>.

Hallituksen esityksessä tai missään muussakaan julkaisussa ei ole esitetty vaihtoehtoisia toimenpiteitä, joilla ko. ajoneuvojen liikenneturvallisuutta voitaisiin jatkossa parantaa. Kuitenkaan niille ei haluta tuoda katsastusvelvollisuutta.

## Katsastusyrietykset

Esitetty arvio 180 henkilöntyövuoden vähenemisestä on yltiöpositiivinen. Monet katsastusyrietykset ja toimipaikat ovat kooltaan 2-4 katsastajaa. Henkilöstöä ei voida vähentää yrietyksistä tasaisesti. Meidän organisaatioissa toimipaikkojen keskimääräinen katsastajamäärä on n. 2,9 henkilöä. Siitä on äärimmäisen hankala vähentää 20 % / toimipaikka. Esityksessä on arvioitu työmäärän vähenevän 20 %. Monissa toimipaikoissa ollaan siinä tilanteessa, että mikäli henkilöstöstä vähennetään yksi katsastaja, ei varsinkaan loma- ja ruuhka-aikoja voida toteuttaa järkevästi. Alalla käytyjen keskustelujen perusteella tulee moni 2-3 katsastajan toimipaikka lopettamaan toiminnan kannattamattomana. Ns. perinteiset toimipaikat, joilla on toimivat raskaan kaluston toimitilat, tulevat varmasti harkitsemaan raskaan kaluston katsastusten lopettamista, mikäli traktoreiden katsastuksista aiheutuu investointipaineita tai koulutustarpeita.

2014 voimaan tulleen katsastuksen lakiuudistuksen tavoitteena oli lisätä katsastustoimipaikkojen lukumäärää, ja nyt viimeisen kahden-kolmen vuoden aikana toimipaikkoja on perustettu toista sataa kappaletta. Lain vireillöoloaikana eivät yrittäjät uskaltaneet investoida uusiin toimipaikkoihin, ja asian selkiytyminen antoi yrittäjille uskoa tulevaan. Nyt, kahden ja puolen vuoden päästä edellisestä alan muutoksesta ollaan vetämässä mattoa jalkojen alta ja viemässä pois iso osa työstä.

## Katsastusten laatu

Katsastusten laatua voidaan pitää hyvänä, ellei jopa erittäin hyvänä. Liikenteen turvallisuusviraston suorittaman valvonnan määrä on kasvanut aiemmasta, erikoiskatsastuksissa jopa merkittävästi. Vuoden 2015 aikana katsastustoimintaan liittyen annettiin toimipaikoille neljä (4) huomautusta sekä testiautotoimintaan liittyen kaksi (2) huomautusta. Annettujen huomautusten perusteena on ollut se, että jätetty suorittamatta tehtävä, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä. Tuloksista voisi päätellä, että edes varoituksille ei ole tarvetta.

Säädöshankepäätöksessä Katsastuslainsäädännön uudistamisen toinen vaihe LVM/1162/03/2016 on kirjattu, että ”hankkeessa tarkastellaan keinoja katsastustoiminnan laadunvalvonnan kehittämiseksi. Katsastusten laadun kehittyminen nykyisestä vaikuttaisi ajoneuvojen kuntoon ja edistäisi täten liikenneturvallisuutta.” Ihmettelen suuresti miten on mahdollista kehittää katsastuksen laadunvalvontaa tai katsastuksen laatua niin mittavasti, että se

vaikuttaisi jopa ajoneuvojen kuntoon. Semminkin, että katsastusvälejä ollaan harventamassa nykyisestä.

## Laatujärjestelmä

Edellisen katsastustoimilupalain muutoksessa katsastusalalle vuonna 2014 tuli vaatimukseksi, että toimiluvan haltijalla on oltava laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan akkreditoitun sertifiointielimen sertifioima hakijan katsastustoimipaikat kattava riittävän laaja laadunhallintajärjestelmä; laadunhallintajärjestelmässä on otettava huomioon katsastustoiminnalle säädetyt ja määrätyt vaatimukset. Haluaisin esittää nyt kysymyksen, että eikö sertifikaatti riitä takaamaan katsastuksen korkeata laatua? Haluaako viranomainen tuoda nyt jotain uutta laadunhallintajärjestelmää katsastusalalle? Vai kenties tiukentaa valvontaa? Olemme käyttäneet varsin rajallisia resursseja merkittävän paljon sertifikaattien saamiseksi eri toimipaikoille. Emme luonnollisesti haluaisi lisätä resursseja nykyisen järjestelmän ylläpitämiseen ja kehittämiseen viranomaisten alati muuttuvan mielen mukaan.

## Ajoneuvojen laatu

On erikoista jättää ajoneuvojen liikennekelpoisuus ja sen valvonta pitkäksi aikaa vain vapaaehtoisesti suoritettavien huolto-ohjelmien ja ajoneuvojen omistajien varaan. Katsastusten vikatilastoista on havaittavissa eri ajoneuvovalmistajien eri mallien varsin suuria laadullisia vaihteluita. Toiset mallit ovat selkeästi vähemmän edustettuina vikatilastoissa kuin toiset. Merkeistä puhumattakaan.

Erilaiset journalistiset tuotokset ovat testailleet erilaisia autojen huoltopaikkoja vuosien mittaan hyvinkin kirjavasti. Myös tulokset ovat näissä monesti olleet erittäin kirjavia. Joukkoon sattuu oikein hyvin menneitä huoltoja ja korjauksia mutta vastaavasti myös sellaisia tuloksia, että varmasti kukaan ei voi sanoa olevansa niihin tyytyväinen.

## Yhteenveto

- Edellä esitettyjen perustelujen pohjalta katsastusvälin harventaminen esityksen mukaiseksi on liikenneturvallisuuden kehityksen kannalta kestävä. Tehtävät päätökset eivät voi viedä liikenneturvallisuutta ns. väärään suuntaan.
- Tulisi myös tarkastella direktiivin mukainen katsastuksen suorittaminen haltijan vaihdon yhteydessä sekä 160 000 km ajon jälkeen.
- Direktiivin vaatimus yli 40 km/h kulkevien traktoreiden ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksesta tulee ottaa paremmin huomioon.

- Kaksi- ja kolmipyöräisten L-luokan ajoneuvojen vaihtoehtoiset menettelyt tulisi olla tiedossa tai ottaa ko. ajoneuvoille määräaikaikatsastus pakolliseksi. L-luokalla katsastusaikaväli voisi olla 3 vuotta kevyitä nelipyöriä lukuun ottamatta, joiden katsastusväli tulisi olla yksi vuosi.

- Todellista norminpurkua saataisiin sillä, että tuotaisiin kaikki katsastuksessa vaadittavat mittaukset ja tarkastukset, joita nyt suoritetaan myös tarkastuspaikoissa, katsastustoimipaikkojen suoritettavaksi direktiivin mukaisesti.

- Katsastuksen laatu nykyisellään vaikuttaisi olevan hyvä tai erittäin hyvä eikä siitä syystä olisi tarvetta lisäsääntelyyn.

- Ajoneuvojen laadunvaihtelun syystä olisi ensiarvoisen tärkeää säilyttää kaikkia tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti koskeva pakollinen ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastus eli määräaikaikatsastus.

Olisi hyvä muistaa, että katsastuksen yksi keskeinen tavoite on ajoneuvojen määräystenmukaisuuden valvonta, ei yksinomaan teknisen kunnan valvonta.

Katsastusdirektiivissä 2014/45/EU sanotaan, että ”katsastus on täysivaltaista toimintaa”. Älkää tehkö väkisin tästä työstä huolto- ja korjaamotoiminnan jatkeeksi tai lisäosaksi rinnastettavaa kumileimasinta.

Kunnioitavasti

Lempäälässä 13.1.2017

Janne Mäkinen

Janne Tallgren

Jukka Puranen