*Liikenteen turvallisuusvirastolle*

Lausunnon antaja:

K1 Katsastajat Oy

Joukahaisenkatu 6

20520 Turku 13. Tammikuuta 2017

1. Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajoneuvolain ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta sekä luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

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

1. Esityksen LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

K1 suhtautuu LVM:n esitykseen lähtökohdiltaan negatiivisesti. K1 pitää esitystä kansalaisten tasapuolisuutta syrjivänä ja liikenneturvallisuutta heikentävänä. Nykyisen toimivan järjestelmän muuttaminen ei lisää Suomen kilpailukykyä eikä vähennä ympäristöhaittoja. Millä tahansa liikenneturvallisuusmittauksilla tutkittuna nykyinen järjestelmä on osoittanut toimivuutensa. Suomessa tapahtuu erittäin vähän teknisistä vioista johtuvia onnettomuuksia. Syynä siihen on ollut pitkään jatkunut laadukas ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonta. Katsastuksen hinta on erittäin edullinen ja katsastusta arvostetaan kansalaisten keskuudessa. K1 pitää myös surullisena tapaa, jolla asiaa on Trafin ja LVM:n toimesta valmisteltu. Puheet yhteistyöstä ja avoimuudesta ovat jääneet lunastamatta. K1 on kaiken aikaa, lausuessaan Suomessa kansallisesti vireillä olleista lainsäädäntöhankkeista, korostanut liikenneturvallisuutta ja sen tärkeyden merkitystä lainsäädäntöä kehitettäessä.

K1 näkee esityksessä Suomen kannalta joitain ongelmallisia piirteitä johtuen erityisesti Suomen maantieteellisistä ja ilmastollisista olosuhteista. Suomen maantieteellisesti laaja alue, rankka talvi sekä suolan käyttö maanteillä asettaa ajoneuvojen kunnolle ja katsastustoiminnalle omia haasteita, jotka on lainsäädäntöä kehitettäessä otettava huomioon.

1. ESITYKSEN ongelmakohdat
   1. Katsastustiheys

K1 pitää Suomessa käytössä olevaa katsastustiheyttä sopivana ja näkee sen olevan liikenneturvallisuuden kannalta asianmukainen.

Esityksessä katsastustiheyden harventaminen johtaa kansalaisten kannalta huonoon tilanteeseen. Katsastuksen kokonaiskustannukset eivät kiinteistä kuluista johtuen muutu. Kulujen kattamiseksi yksittäisen katsastuksen hinta tulee nousemaan. Kun uusien autojen katsastustiheys harvenee ja vanhojen autojen tiheys pysyy ennallaan, johtaa tämä siihen, että yli kymmenvuotiaiden autojen omistajat maksavat katsastuksista tulevaisuudessa nykyistä paljon enemmän. Tämä tarkoittaa tulonsiirtoa heikommin toimeentulevilta niille, joilla on varaa ajaa uusilla autoilla.

Katsastusvolyymin lasku pakottaa katsastusyritykset kilpailemaan epäterveellä tavalla. Uusien autojen toteutunut katsastushinta tulee sopimushintojen myötä laskemaan, koska uusien autojen katsastuksista iso osa tehdään B2B kanavien kautta. Korjaamot ja autoliikkeet ovat katsastusyrityksille merkittäviä asiakkaita alle kymmenvuotiaiden autojen ikäluokissa. Kuluttajat eivät suoraan pääse nauttimaan tästä hinnan laskusta, koska korjaamot ja autoliikkeet pitävät saamiaan alennuksia omana katteenaan. Tämä tarkoittaa sitä että katsastusasemat kilpailevat hinnat niin alas, ettei työ ole enää oikein suoritettuna kannattavaa. Huonoa kannattavuutta pyritään paikkamaan oikaisemalla katsastustyössä, joka huonontaa laatua. Tämä on erittäin vaarallista liikenneturvallisuuden kannalta.

Kun ajoneuvot katsastetaan aikaisempaa harvemmin, tulee vakavien vikojen määrä lisääntymään. Nykyisellä tiheydellä uusista autoista löytyy verrattain vähän vakavia vikoja. Sen sijaan uudessa järjestelmässä tavallisten vikojen annetaan kehittyä pidempään ja niistä kehittyy vakavia vikoja, jotka itsessään aiheuttavat lisää vikoja. Kun samaan aikaan kilpailullisista syistä myös laatu heikkenee, on selvää, että LVM:n arviot liikennekuolemien kasvamisesta vain kolmella on alimitoitettu. On valitettavaa, että Suomi on luopumassa niin sanotusta Nolla liikennekuolemaa -ajattelusta.

K1 näkee, että esityksen tavoite voitaisiin paremmin toteuttaa esimerkiksi siten, että katsastuksen tila-, laite- ja koulutusvaatimuksia muutettaisiin siten, että tilojen ja henkilöstön käyttö olisi tehokkaampaa.

K1 näkee, että Suomen kilpailukyvyn kannalta olisi merkittävää, että voisimme muuntokouluttaa osaajia katsastusalalle. Jotta muuntokoulutus olisi mahdollista, pitäisi autoalan perustutkinto olla riittävä koulutuspohja katsastajakoulutukseen. Sen lisäksi voisi katsastajaksi oppia katsastustyössä työn ohella. Tällainen koulutustason lasku auttaisi yhtiöitä parantamaan laatua. Kovasti kilpailulla markkinoilla laadun parannus olisi silloin helpompi toteuttaa kiinteämpien prosessien kautta. Nykyisellä mallilla katsastajan laajat mahdollisuudet soveltaa määräyksiä johtaa oikomisiin prosesseissa ja kansalaisten eriarvoiseen käsittelyyn. K1 on valmis osoittamaan resurssia tällaista yhteistyötä varten, jos LVM ja Trafi katsovat sen tarpeelliseksi.

* 1. Siirtymäsääntö

Suomen kansalaisten kannalta K1 näkee ongelmallisena sääntöjen muuttamisen ”yhden yön” aikana. Keskiverto kansalaista eivät katsastusasiat juuri kiinnosta, kuin silloin kun asia on ajankohtainen. Katsastusyritykset ovat käyttäneet miljoonia euroja tiedottamiseen ja katsastuksen kiinnostavuuden lisäämiseksi tässä suuresti onnistumatta. Katsastusaika tulee olla helposti paperista luettavissa. Nyt ehdotettu siirtymäaika sotkee jo käytössä olevien autojen katsastusaikoja.

K1 ehdottaa, että seuraavan katsastuksen ajankohta määritellään aina katsastuksen yhteydessä. Näin ollen ennen lakimuutosta tehdyt katsastukset ja niiden yhteydessä määrätyt seuraavat katsastusajat pysyisivät voimassa. Tällöin varsinaista siirtymäsääntöä ei tarvittaisi eikä kansalaisille tarvitsisi rakentaa erillistä kallista viestintää siitä, miten katsastusaika muuttuu. Viestintä hoidettaisiin seuraavan katsastuksen mukaisesti, joka on määräytynyt vanhan lainsäädännön tai uuden lainsäädännön mukaan riippuen auton käyttöönottopäivästä. Esimerkiksi 2015 käyttöönotetut autot tulisivat ensimmäisen kerran katsastukseen uuden lainsäädännön mukaan 2019. Eikä niin, että alkuvuonna 2015 käyttöön otetut katsastetaan vanhan lain mukaan 2018 ja seuraavan kerran 2020 ja loppuvuonna 2015 käyttöönotetut autot 2019 ja seuraavan kerran 2021. Tämä tarkoittaisi myös sitä, että esim. 2014 käyttöönotetut autot alkaisivat noudattaa uutta lainsäädäntöä 2019. 2014 käyttöönotetut autot olisi siis vanhan lain mukaan katsastettu ensi kertaa 2017 ja silloin katsastus ajaksi on määrätty vuosi 2019.

* 1. Määräaikaiskatsastusaika

K1 näkee ehdotetun katsastusajan määräytymisen kriteerien muuttamisen hyvänä varsinkin raskaiden ajoneuvojen osalta. Todennäköisesti muutos lisää kausivaihteluita alalle, mikä vaikeuttaa henkilöstön resursointia. Etuna on, että raskaan kaluston katsastuksia pystytään jatkossa keskittämään enemmän sulanmaan aikoihin, jolloin jäätymis- ja kosteusongelmilta vältytään katsastuksissa. Kuluttajien kannalta on merkittävä etu, ettei katsastus ole sidottu johonkin tiettyyn päivään. Ympäristöön tällä asialle ei ole vaikutuksia. K1 näkee kuitenkin etujen olevan haittoja suuremman.

K1 Katsastajat Oy

Timo Ojala

Tekninen johtaja