



## **Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta**

### **Katsastusaikavälejä on ehdotettu harvennettavaksi nykyisestä.**

Katsastuslainsäädäntöä uusittiin edellisen kerran vain pari vuotta sitten (1.7.2014). Tuolloin haettiin kilpailun lisäämistä, joka johtikin suureen investointimäärään ja uusia katsastustoimipaikkoja syntyi runsaasti. Tämä on ristiriidassa uuden ehdotuksen kanssa, joka johtaisi päinvastaiseen suuntaan eli lähdetään ajamaan toimintaa osittain alas. Näiden toimien johdosta yrittäjät joutuvat ahdinkoon ja katsastusalasta tulee niin arvaamatonta, että se keskittyy yhä enemmän isoille toimijoille. Muilla ei ole mahdollisuutta ottaa kalliiden laitteiden hankinnan riskiä alati muuttuvan lainsäädännön johdosta.

Lakiehdotuksen mennessä läpi vuosittaisista 2,6 miljoonasta henkilö- ja pakettiauton katsastuksesta häviää 580 000 kpl. Uusi muutos on katsastusalalla kohtuuton isku ja odotettavissa on, että moni katsastusyrittäjä joutuu lopettamaan toimintansa. Ehdotuksen perustelumuihistossa kerrotaan 24 miljoonan euron säästöstä kuluttajille, mutta mikä on tulevien työttömien katsastajien kustannus valtiolle ja sitä kautta myös kuluttajille? Lukemien valossa vähintään joka viides katsastaja tulee jäämään työttömäksi. Laskelmissa ei mielestämme ole myöskään otettu tarpeeksi huomioon katsastuksen työllistävää vaikutusta korjaamoille.

Esityksessä on asetettu henkilö- ja pakettiautot samalle viivalle katsastustiheyden suhteen. Pakettiautoilla ei nykyään ole välivuotta neljäntenä vuotena kuten henkilöautoilla. Pakettiautot ovat hyötyajoneuvoja, joista monet ovat samankokoisia kuin pienimmät vuosittain katsastettavat kuorma-autot. Niillä kuljetetaan raskaita lasteja ja niiden vikaantumisalttius on eri luokkaa kuin henkilöautoilla. Siksi henkilö- ja pakettiautojen katsastusaikavälit tulisi mielestämme edelleen pitää erimittaisina.

Tieliikenteen turvallisuudessa on vuosia haettu onnettomuuksien uhrien nollavisiota eli liikennekuolemien vähentämistä tai jopa poistamista. Nyt ollaan säätämässä lakia, jolla mentäisiin päinvastaiseen suuntaan. Tästä on jopa tutkittua tietoa, joka löytyy myös ehdotuksen perustelumuihistosta. Muistiossa mainitaan Autofore-tutkimus, jonka mukaan tehdyillä laskelmilla lakimuutos toisi vuosittain enintään kolme tieliikenteessä teknisen vian vuoksi kuollutta, 16 vakavasti loukkaantunutta ja 80 loukkaantunutta ihmistä. Voidaanko säätää laki joka saattaa aiheuttaa kolmen ihmisen kuoleman?

Perustelumuihistossa kerrotaan muista keinoista, joilla liikenneturvallisuutta edistetään:

- Yhtenä mainitaan tekniset tienvarsitarkastukset. Tällä ei kuitenkaan ole mitään merkitystä käsittelyssä olevan asian kannalta, koska tienvarsitarkastukset koskevat vain raskasta kalustoa, jonka katsastusaikavälejä ei onneksi olla muuttamassa.

- Toisena turvallisuutta lisäävänä asiana kerrotaan autojen turvallisuusjärjestelmien ja automaatiotason kehittyminen. Nämä järjestelmät eivät välttämättä ilmoita varsin yleisistä turvallisuutta vaarantavista teknisistä vioista auton rakenteissa. Mikään auton elektroninen järjestelmä ei ilmoita jos vaikkapa auton alatukivarren pallonivel on väljä taikka jarrupalan

vaihdon yhteydessä on jarrusatula jäänyt irti. Autoja ajavat, korjaavat ja käsittelevät ihmiset ovat erehtyviä.

- Kolmantena mainitaan entistä tarkemmat ja kattavammat huolto-ohjelmat. Huoltovälit ovat jatkuvasti pidentyneet, mutta ”long-life” huoltovälillä autoon voi tulla monenlaista vikaa, joka ei edes suoraan näy käyttäjälle. Auton kunnan varmistusta ei voi jättää yksin huollon harteille vuosiksi. Huoltokorjaamoilla työskentelee ammattitaitoista henkilöstöä, mutta heillä ei ole vastaavaa vaarallisia vikoja hakevaa tarkastuskoulutusta kuin katsastajilla, joista toki osa on nykyään taustaltaan lisäkoulutettuja asentajia. Huoltokorjaamoilla ei myöskään ole yleisten pyöränripustus- ja jousitusvikojen havainnointiin tarvittavia välttämättömiä laitteita, kuten ravistinlaitteita tai heilahduksenvaimennin-testeriä.

Vaikka autot kehittyvät, katsastustoiminta ei ole menettänyt merkitystään. Vain tehtävään koulutettu ihminen voi riittävän varmasti huolehtia liikenneturvallisuudesta.

### **Hallituksen esitys ajoneuvolain ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta**

Tiukasta riippumattomuusvaateesta ollaan luopumassa rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten osalta.

Jatkossa myös autokorjaamokatsastajat saivat tehdä muutos- ja rekisteröintikatsastuksia.

Viimeisimmässä lainmuutoksessa 2014 luotu raja on hyvin keinotekoinen ja asettanut alan toimijoita eriarvoiseen asemaan. Tämän kohdan muuttaminen on erittäin kannatettavaa.

Espoossa 2.1.2017



Antti Kivilaakso  
Katsastustoimen päällikkö  
Veho Katsastus