

## Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön 8.12.2016 päivättyyn lausuntopyyntöön LVM/1162/03/2016 Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry esittää kunnioittavasti seuraavaa:

### 1. Lausuntopyynnön kohteena oleva asia

Lausuntoja on pyydetty kahdesta liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellusta asiakirjasta: (a) Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta ja (b) Hallituksen esitys ajoneuvolain ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta.

Lausunnolla olevalla hankkeella on tarkoitus kansallisesti voimaansaattaa EU:n katsastusdirektiivin 2014/45/EU mukaiset vaatimukset huomioiden samanaikaisesti kansallisen lisäsääntelyn tarpeellisuuden ja merkityksen. Sipilän hallituksen tavoitteena on sääntelyn nettomäärän keventäminen ja säädöksille vaihtoehtoisten ohjauskeinojen käytön lisääminen.

Vaikka asiakirja ”*Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta*” on ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain alaista lainsäädäntöä, ei kyseisen lain muuttamisesta annetussa Hallituksen esityksessä käsitellä asiakirjan ”*Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta*” vaikutuksia. Asiat ja niiden vaikutukset käsitellään toisistaan erillään.

### 2. Säädosmuutosvalmistelun arviointi

Säädosmuutoksen valmistelussa keskeinen työkalu on muutosehdotusten vaikutusarvio. Tähän hankkeeseen liittyvät vaikutusarviot on käsitelty asiakirjan ”*Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta*” osalta kappaleessa ”*ehdotuksen vaikutukset*” ja asiakirjan ”*Hallituksen esitys ajoneuvolain ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta*” osalta kappaleessa ”*esityksen tavoitteet*”. Vaikutusarviot on tehty virkatyönä, eivätkä ne ole olleet saatavilla ennen lausuntopyynnön julkaisua. Edellä mainittujen arvioiden lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on pyynnöstä toimittanut katsastusaikavälien harventamisen arvioinnissa käytetyn vaikutusarvion.

Hankkeen vaikutusarvioissa on käytetty Autoforen laskentakaavaa, jota on käytetty myös CITA:n (International Motor Vehicle Inspection Committee) ja Euroopan komission yhteisissä vaikutusarvioissa. Autofore ottaa kantaa onnettomuuksien teoreettiseen lisääntymiseen, mutta yhteiskunnan kustannuksien laskentaan sitä ei sellaisenaan voi käyttää.

Vaikutusarvioissa on kuitenkin useita virheitä, jotka vaikuttavat kaikkiin lopputulemiin. Olisikin ollut hyvä, jos myös katsastusala olisi otettu mukaan säädosvalmisteluun jo ennen lausuntovaihetta. Näin moni virheellinen hypoteesi ja päätelmä olisi jäänyt tekemättä. Nyt kaikki lausunnonantajat joutuvat antamaan lausuntonsa virheellisten tietojen pohjalta, mikä puolestaan vaikuttaa lopputulokseen.

Säädosvalmistelun tasapuolisuuden näkökulmasta on erikoista, että yksi sidosryhmä julkaisee säädosmuutostyön keskeisimmän sisällön ennen lausuntopyynnön julkaisua. Katsastusalalla ei tässä vaiheessa ollut mitään tietoa ehdotuksen sisällöstä.

Asiakirjassa ”Hallituksen esitys ajoneuvolain ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta” todetaan, että kyseessä on säädöspaketin ensimmäinen osa. Mainitusta toisesta paketista on toistaiseksi julkaistu ainoastaan ministeriön tiedote. Nyt annettavassa lausunnossa on hyvin vaikeaa ottaa huomioon kaikki skenaariot, koska seuraavassa paketissa voidaan tämän paketin yksittäisiä elementtejä painottaa useilla eri tavoilla. Edes jonkinlaisen kokonaiskuvan saamiseksi olisi suotavaa, että nämä paketit käsiteltäisiin yhdessä.

### 3. Säädösten vaikutusten tarkastelu

#### 3.1. Hankkeen sijoittuminen suhteessa strategioihin

##### 3.1.1. Sääntelyn nettomäärän keventäminen

Lausuttavana olevassa säädösmuutospaketissa viitataan sen olevan linjassa Sipilän hallituksen sääntelyn nettomäärän keventämisen ja säädöksille vaihtoehtoisten ohjauskeinojen käytön lisääminen kanssa. Jos kansallisesti aletaan soveltaa EU-vaatimusten minimitasoa, voidaan todeta sääntelyn keventämisessä onnistutun.

Koska nyt ei ole julkaistu paketin toista osaa eikä muita tähän hankkeeseen keskeisesti liittyviä osia, on sääntelyn keventämisessä onnistumista hankala arvioida. Ajoneuvojen liikennekelpoisuutta säädellään EU-tasolla ainoastaan katsastussäädöksillä sekä tienvarsitarkastuksista annetuilla säädöksillä. Tienvarsitarkastuksia koskien täytetään jo nykyisellään uuden direktiivin vaatimukset. Näin ollen sen lisääminen sekä kaikki muut toimenpiteet ovat kansallista sääntelyä, ja näin ollen vapaaehtoista lisäsääntelyä. Jos katsastuksen osuus liikennekelpoisuuden varmistamisessa minimoidaan, ja tilalle suunnitellaan jotain toista keinoa, ei tätä voi pitää sääntelyn nettomäärän keventämisenä.

##### 3.1.2. Tieliikenteen turvallisuuden periaatepäätös

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 15.12.2016 valtioneuvoston periaatepäätöksen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi. Pitkällä tähtäimellä siinä tavoitellaan tilaa, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Periaatepäätöksessä todetaan ajoneuvojen katsastusvaatimuksia muutettavan siten, että katsastustoiminta painottuu liikenneturvallisuuden kannalta riskipitoisimpiin ajoneuvoihin.

Vaikka lausunnolla olevan asetuksen vaikutusarvioissa on käytetty virheellisiä lukuja, lisäksi ehdotettu katsastusaikavälimalli liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrää myös pitkällä tähtäimellä. Vaikutusarviossa käytetyssä laskentatavassa todennäköisyys kuolla on suoraan verrannollinen liikenteessä olevien viallisten autojen määrään. Tilastoissa on nähtävissä, että kuudennen ikävuoden jälkeen vakavasti viallisten ajoneuvojen määrä lähtee voimakkaaseen kasvuun. Ehdotettu malli lisää vuotuista liikenteessä olevien vakavan vian omaavien autojen määrää noin 120 000:lla. Ehdotettuun malliin nähden yhden lisäkatsastuksen lisääminen puolittaisi tämän määrän ja toisen katsastuksen lisääminen pudottaisi tämän kuudesosaan.

Tieliikenteen turvallisuutta koskevassa Komission tekemässä Euroopan laajuisessa vertailussa Suomen asema on heikentynyt viime vuosina. Suhteessa asukasluvuun tieliikenteessä kuolleiden määrä Suomea turvallisempia maita ovat Malta, Ruotsi, Yhdistyneet kuningaskunnat, Alankomaat, Irlanti, Espanja ja Saksa. Suomen aseman heikentyminen on johtunut pääasiassa muiden maiden tieturvallisuustilanteen parantumisesta, kun samanaikaisesti Suomen tilanne on pysynyt lähes samana. Ehdotetulla toimilla heikennettäisiin Suomen edellytyksiä pärjätä tässä vertailussa, ja lähivuosina Suomi jäisi keskiarvon heikommalle puolelle.

Tieliikenteen turvallisuuden periaatepäätöksessä mainittu liikennekelpoisuuden valvonnan painopisteen siirto tienvarsitarkastuksiin olisi puolestaan kansallista lisäsääntelyä. Tämän rahoituksen järjestäminen tarkoittaisi käytännössä autoilijoilta kerättäviä lisämaksuja. Ristisubventio hyödyttäisi muita kuin autoilijoita. Sen lisäksi tienvarsitarkastustoiminnan järjestäminen Suomessa kansalaisia tasavertaisesti kohtelevaksi olisi erittäin haasteellista. Suomen ilmasto-olosuhteissa ulkona tehtäviin tarkastuksiin liittyy paljon työn tarkkuutta vaikeuttavia ja työturvallisuutta heikentäviä elementtejä.

Liikennekelpoisuuteen liittyvän tarkastustyön laadun varmistamisessa yhtenä merkittävimpana tavoitteena on ollut tarkastustoiminnan siirtäminen sisätiloihin. Tässä on varsin hyvin onnistuttu, mutta tienvarsitarkastustoiminnan lisääminen veisi tältä osin kehitystä taaksepäin.

### 3.1.3. Ympäristöstrategia

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa ”Liikenteen ympäristöstrategia 2013-2020”-dokumentissa keskeisimpänä tekijänä liikenteen ympäristövaikutusten vähentämisessä ovat liikennesuoritteiden kasvun hillitseminen, liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen, joukkoliikenteen edistäminen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, liikkumisen ohjaus, älyliikenne, liikenteen hinnoittelu, vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen, autokannan uudistaminen, liikenteen energiatehokkuussopimukset ja muut energiatehokkuuden parantamiseen tähtäävät toimet, julkisen sektorin energiatehokkaat liikennehankinnat, taloudellinen ajotapa, raskaan kaluston mitat ja massat, nopeusrajoitusten alentaminen, melulle altistamisen vähentäminen, pakokaasupäästöjen vähentäminen ja ilmanlaadun parantaminen, pohjavesiriskien hallinta, sekä luonnon monimuotoisuuden hillitseminen.

Useimpiin liikenteen ympäristöstrategiassa mainituista tekijöistä ei nykyisenkaltaisella katsastuksella tai ehdotetulla muutoksella ole vaikutusta. Kuitenkin ympäristövaikutusten osalta tämän hankkeen vaikutusarvioinnissa on mainittu ainoastaan ns. perinteiset ilmansaasteet, eli hiilimonoksidi-, hiilivety-, hiukkanen- ja typen oksidipäästöt. Vaikka nämä on mainittu vaikutusarviossa, ei näissä tapahtuviin muutoksiin oteta kantaa eikä niille lasketa painoarvoa.

Perinteisten ilmansaasteiden lisäksi myös meluun ja pohjavesipäästöihin vaikuttavat tekijät ovat osana katsastuksessa tehtäviä arviointeja. Ehdotetulla muutoksella lisättäisiin liikenteen vuosittaisia hiilimonoksidi-, hiilivety-, hiukkanen- ja typen oksidipäästöjä, rikkiäisen pakoputkistolla ajavien sekä öljyä maahan vuotavien ajoneuvojen määrää.

### 3.1.4. Liikennemarkkinat ja niiden toiminta

Liikenne- ja viestintäministeriö on kokoamassa liikennemarkkinoiden sääntelyä yhtenäiseksi liikennekaareksi. Hankkeen tavoitteena on edistää uusien palvelumallien syntymistä ja näin vastata entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin. Tarkoituksena on edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteen toimivuutta. Liikennekaarella edistetään uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa, ja siinä on tarkoitus myös keventää sääntelyä.

Ajoneuvojen liikennekelpoisuus on keskeinen osa liikenteen toimintaa. Siksi liikennekelpoisuuden ohittaminen liikennekaareissa olisi suuri virhe.

Liikennekelpoisuudesta säädetään vain kahdella Suomea sitovalla kansainvälisellä säädöksellä, katsastusdirektiivillä sekä tienvarsitarkastusdirektiivillä. Jos liikennekelpoisuutta rakennetaan jonkin toisen elementin varaan, on se ristiriidassa sääntelyn keventämisajatuksen kanssa.

On harmillista, että näiden tarjoamia mahdollisuuksia liikennekaarelle ei ole yhteistyössä juurikaan käyty läpi. Koska katsastuksen lisäksi ajoneuvoille ei ole muita velvoitteita, joita kontrolloiduissa olosuhteissa tulee tehdä, tarjoaisi katsastus erinomaisen palvelualustan liikennemarkkinoita silmällä pitäen. Palvelun lisäksi tämä tarkoittaisi helposti myös tiedon keräämistä sekä osien toimivuuden varmistamista.

### 3.2. Vaikutukset katsastusyrittäjiin

Valtioneuvoston asetuksen vaikutusarvio-osuudessa on virheellisesti todettu asetusmuutosehdotuksen vähentävän katsastuksia 580 000 kpl vuosittain. Todellisuudessa tämä luku on noin 404 000 kpl, joka vastaa vajaan 20% vähenemää vuosittaisissa katsastusmäärissä. Ehdotettu muutos karsisi nykyistä katsastusverkkoa, ja katsastuksen saatavuus etenkin syrjäseuduilla heikkenisi.

#### 3.2.1. Henkilöstö

Katsastusalan liikevaihto on noin 130 milj. euroa ja se työllistää noin 1500 katsastajaa. 20% prosentin leikkaus tuloissa tarkoittaisi noin 450 henkilön vähentämistarvetta katsastusalalta. Vaikutusarviossa esitetty, katsastusalalta saatu arvio 180:n henkilötyövuoden vähentämistarpeesta perustuu virheellisten lukujen lisäksi ainoastaan työmäärän, eikä siinä ole huomioitu eri toimipaikkojen tuloksen vähenemisestä johtuvaa yritystoiminnan sopeuttamista.

Hankkeen vaikutusarvioissa ei ole otettu huomioon työttömyydestä aiheutuvia yhteiskunnallisia kustannuksia. Jos näistä tulevista työttömistä noin kolmasosa saisi nopeasti työtä, olisi yhteiskunnallinen kustannus 5milj -10 milj. euroa vuosittain.

#### 3.2.2. Talous

Katsastusosalalla tehtiin mittava lainsäädännön uudistus vajaa kolme vuotta sitten. Muutoksen vaikutuksesta kilpailu katsastusosalalla on lisääntynyt voimakkaasti ja katsastuksen kustannukset kansalaisille ovat laskeneet. Tuolloin alalle luvattiin, että hankkeen tavoitteena oli katsastuskustannusten lasku kuitenkin turvallisuudesta tinkimättä. Tässä myös onnistuttiin.

Vuonna 2014 voimaan tullut toimilupamalli mahdollisti uudenlaisten katsastustoimipaikkojen avaamisen, ja sen jälkeen onkin avattu 120 uutta katsastustoimipaikkaa ja investointeja on tehty 20 milj. euroa. Suurin osa investoinneista on tehty velkarahalla, ja katsastusvolyymien näin jyrkän laskun vuoksi näiden osalta konkurssi uhkaa sekä yrittäjiä että heidän velkojiaan. Perustuslaissa on määritelty omaisuusensuoja, jonka tarkoituksena on suojata luonnollisten ja juridisten henkilöiden omaisuutta. Hallintoon liittyy myös luottamuksensuoja, jonka mukaan hallintoalamaisilla on oikeus luottaa siihen, että perussäännöksissä ei tapahdu yllättäviä, suuria muutoksia.

Katsastustoimilupalain edellinen suuri muutos tapahtui 2014, ja koko alaan vaikuttavaa seuraavaa suurta muutosta oltaisiin tekemässä nyt vuonna 2017. On selvää, että juuri tehdyn suuren muutoksen jälkeen ei kukaan ole osannut varautua siihen, että toimintaedellytykset jälleen muuttuisivat radikaalisti. Toimiluvan saanut katsastusyrittäjä on perustellusti voinut odottaa ja luottaa siihen, että lainsäätäjä ei tee tyhjäksi toimiluvan saamisedylllytysten täyttämiseksi tehtyjä investointeja ainakaan toimiluvan normaalina voimassaoloaikana. Näin nopeilla ja peräkkäisillä lainsäädäntömuutoksilla hävitetään tietoisesti tehtyjen investointien arvo, joka on ristiriidassa perustuslain tarkoituksen kanssa. Omaisuuden- ja luottamuksensuojaan puuttuminen edellyttää aina, että niihin puuttuminen on yleisen edun nimissä välttämätöntä, sekä sen arvioimista, onko se suhteellisuusperiaatteen mukaista.

Katsastuksen katteet ovat nykyisellään jo niin pienet, että toimeentulon ollessa uhattuna paine epäterveeseen kilpailuun kasvaisi. Tämä edellyttäisi lisäresursseja valvontaan.

### 3.2.3. Volyyminvaihtelut

Katsastusyrittäjien kannalta ongelmallisia ovat voimakkaat volyyminvaihtelut. Vaikka katsastusyrittäjien riippumattomuusvaatimusten poistolla mahdollistetaan katsastustoiminnan lisäksi muu toiminta, ei osaamis- ja koulutusprofiilien vuoksi henkilöstön hyödyntäminen muussa toiminnassa ole tuottavuuden kannalta viisasta. Volyyminvaihtelut johtuvat kahdesta seikasta, siirtymäsäännöksistä sekä kausikäytössä olevien ajoneuvojen katsastuksen painottumisesta kesäaikaan.

Nyt ehdotettu katsastusaikavälien siirtymäaika siirtymäsäännöksineen on kansallinen päätös; muutokselle on ainoastaan poliittisia perusteita. Valtioneuvoston asetusmuutosehdotuksen mukaan voimaantulon jälkeisenä ensimmäisenä vuonna katsastuksen määrät vähenisivät rajusti, sen jälkeen ne lisääntyisivät usealla sadalla tuhannella katsastuksella, ja sen jälkeen taas pienenisivät. Tämä ei voi olla Suomen, työvoimatarpeen, eikä suomalaisten työntekijöiden edun mukaista. Siirtymäsäännöksenä kaikkein selkein olisi, jos valtioneuvoston asetus koskisi ajoneuvoja, jotka otetaan käyttöön kyseisen ajankohdan jälkeen. Tämä takaisi myös yhdenvertaisen kohtelun eri tavoin Suomeen tuoduille ajoneuvoille, jolloin riski joutua EU-tuomioistuimeen pieneni.

Kausikäytössä olevien ajoneuvojen katsastus tulisi jatkossa sijoittumaan kesäaikaan. Näiden lukumäärää on hankala arvioida, koska kaikkia kausiajoneuvoja ei ilmoiteta liikennekäytöstä poistetuksi ajosesongin ulkopuolella. Kyseessä on kuitenkin yli 100 000 ajoneuvoa. Näiden ajoneuvojen käyttäjille uudistus on mieluisa, mutta alan kannalta ei täysin ongelmatonta. Käytännössä työvoimatarpeen painottumista kesäaikaan kompensoitaisiin katsastuksen hintaa ohjaamalla.

### 3.3. Vaikutukset autoalalle

Ehdotetut muutokset vaikuttaisivat katsastuksen lisäksi myös muuhun autoalaan. Vaikutukset johtuvat useista seikoista.

#### 3.3.1. Riippumattomuusvaatimus erikoiskatsastuksissa

Hallituksen esityksen vaikutusarviossa on oikein todettu, että nykyinen tilanne, jossa erikoiskatsastukset on jouduttu tekemään erillisen, riippumattoman yrityksen kautta, on koettu suurissa yrityksissä vain hallinnollisena lisäkuluna, ja samanaikaisesti se on toiminut esteenä pienille yrityksille yhdistää varsinaista päätoimialaansa ja erikoiskatsastuksia.

Hallituksen esityksessä käsitelty riippumattomuusvaatimuksen poisto erikoiskatsastuksista johtaisi kuitenkin tilanteisiin, joissa taloudelliset houkutukset toimia säädösten vastaisesti ovat monin verroin saatuja sanktioita suurempia. Erikoiskatsastuksissa tehdään hallintopäätös, jolla on paljon kauaskantoisempia ja taloudellisesti suurempia vaikutuksia kuin määräaikaikatsastuksissa. Rekisteröintikatsastuksissa hyväksytään tai kielletään ajoneuvon käyttö Suomessa. Suurten erikoisajoneuvojen esim. ajoneuvonosturien osalta yhdellä päätöksellä voidaan laite saada Suomen rekisteriin, jolloin mahdolliset puutteet vaatimustenmukaisuudessa tulevat vasta seuraavien käyttäjien harmiksi.

Taloudelliselta arvoltaan ja erityisesti kappalemääriltään erittäin pienen erikoiskatsastusmarkkinan kohdalla on laskettava erittäin tarkasti muutoksella saatavat hyödyt verraten niitä haittoihin. Toisin kuin vaikutusarviossa mainitaan, olisi tällä merkittävä vaikutus viranomaisen valvontatyömäärään, erityisesti pienten, vain muutamia ajoneuvoja vuodessa hyväksyvien yritysten lukumäärän kasvaessa. Lisäksi koko autoalan riesaksi tulisivat vasta myöhemmissä määräaikaikatsastuksissa esille tulevat puutteet ajoneuvojen vaatimustenmukaisuudessa. Tällöin

erikoiskatsastuksessa tehty virheellinen päätös johtaisi yritystoiminnan pysähtymiseen minkä tahansa määräaikaikatsastuksen yhteydessä. Vaikutusarviossa esitetty hallintolain tarkoittama esteellisyys omien tuotteiden hyväksynnässä on erittäin helposti kierrettävissä, ja sen valvonta on liki mahdotonta.

Koko liikennemarkkinan kannalta olisi hyvä, jos yksittäishyväksynät ja osin erikoiskatsastukset olisivat tekniseltä vaatimustasoltaan ja menetelmiltään mahdollisimman lähellä tyyppihyväksyntää, jolla tuotteille saataisiin koko Unionin markkinat. Helpottamalla yksittäishyväksynnän ja osin erikoiskatsastusten vaatimuksia ainoastaan kannustetaan suomalaisia ajoneuvovalmistajia alempien vaatimusten kautta rajoittumaan pelkästään Suomen rajallisiin markkinoihin.

Koska erikoiskatsastuksissa kyseessä on varsin pienivolyyminen toiminta, ei asialla ole merkittäviä suoria vaikutuksia katsastusalueelle. Sen sijaan heijastusvaikutukset määräaikaikatsastuksiin kohdistuvan valvonnan heikentymisestä sekä määräaikaikatsastusasiakkaiden paine saada mahdollisesti säädöstenvastainen ajoneuvo hyväksytyä määräaikaikatsastuksessa olisivat ikäviä.

### 3.3.2. Kerrannaisvaikutukset

Valtioneuvoston asetusluonnosehdotuksessa esitellyllä katsastusvälin harventamisilla olisi niin ikään vaikutuksia autoalalle. Jo nyt autokorjaamot myyvät ennen katsastusta tehtäviä katsastustarkastuksia. Jos katsastuksia harvennetaan, myös näiden tuotteiden myynti vähenee. Tällä on taloudellisia vaikutuksia, jotka tulisi huomioida vaikutusarviossa.

Lisäksi tulee huomata, että vaikka ajoneuvo olisikin pidettävä turvallisessa ja ympäristöystävällisessä kunnossa katsastuksesta riippumatta, ei tilanne aina ole ihan näin suoraviivainen käytännössä. Voidaan toki ajatella, että autoalalle ei olisi vaikutuksia katsastuksen harventamisesta, jos todetaan kahden vuoden päästä tapahtuvan katsastuksen jälkeen korjattavan kaikki liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön vaikuttavat viat. Tällöin ei kuitenkaan huomioida sitä, että autossa on paljon muitakin kunnostusta ja ehostusta kaipaavia kohteita kuin katsastuksen puutteet. Yleensä nämä kaikki korjataan samassa yhteydessä korjaamokäynnin aikana. Myös näiden vaikutukset tulisi huomioida vaikutusarvioissa.

## 3.4. Vaikutukset viranomaisiin

### 3.4.1. Riippumattomuus

Hallituksen esityksessä käsiteltyä riippumattomuusvaatimuksen poistoa erikoiskatsastuksista on käsitelty autoalan kannalta aiemmin tässä lausunnossa. Koska pienten yritysten määrä kasvaisi, ja niiden taloudelliset intressit kasvaisivat nykyisestä merkittävästi, ei voi sanoa, ettei tällä olisi vaikutusta viranomaistoimintaan. Valvontaa olisi lisättävä, koska kokemus on osoittanut, että taloudelliset sanktiot eivät pure varattomaan. Asia tulisi myös käsitellä Hallituksen esityksen vaikutusarvio-osuudessa.

### 3.4.2. Kerrannaisvaikutukset

Koska katsastus on Suomessa vapautettu kilpailulle, on viranomaisella erittäin keskeinen tehtävä katsastustoiminnan vaatimustason asettamisessa sekä asetetun tason täyttymisen valvonnassa. Vaikka osia tästä toiminnasta voidaan ulkoistaa, on vähintäänkin linjaukset molempia koskien tehtävä viranomaisen toimesta.

Jos katsastusväliä harvennetaan valtioneuvoston asetusluonnoksessa esitetyllä tavalla, tarkoittaa se katsastuksen valvontamaksutuottojen putoamista yli miljoonalla eurolla. Vastaavasti katsastuksen hylkäysprosentin tulisi nousta, koska autojen todellisiin vikamääriin ei hankkeella ole

vaikutusta. Tämä tarkoittaisi, että pienemmällä rahamäärällä pitäisi saada enemmän ja vaikeammin havaittavaa tulosta. Se, että jo nykyisellään Liikenteenturvallisuusvirasto on suurten haasteiden edessä, käy ilmi esim. ns. testiautokierroksien tuloksista.

### 3.4.3. Järjestelmäkustannukset sekä tiedotus

Tietojärjestelmien moitteeton toiminta on suomalaisen yhteiskunnan toiminnassa keskeistä, siksi riskejä ei saa ottaa. Vaikutusarviossa ei ole otettu huomioon hallituksen esitysehdotuksesta eikä valtioneuvoston asetusmuutosehdotuksesta aiheutuvia järjestelmämuutokustannuksia. Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmien lisäksi muutokset pitäisi tehdä kaikkiin katsastusta käyttävien toimijoiden järjestelmiin.

Vaikutusarviossa ei myöskään ole huomioitu katsastusajan muutoksista tapahtuvia tiedotuskustannuksia. Valtioneuvoston asetusmuutosehdotuksen seurauksena lähes puolet Suomen autokannasta saisi uudet katsastusajankohdat. Edellinen katsastusaikaväliä koskeva muutos tehtiin vuonna 2002. Vaikka asia tuolloin oli verrattain yksinkertainen, ratkotaan siihen liittyviä epäselvyyksiä vielä nykyään. Ehdotettu muutos on paljon edellistä muutosta monimutkaisempi, ja siksi tiedotusta ja viestintää koskien asia tulisi huomioida myös vaikutusarvioissa sekä kustannuksissa.

### 3.5. Vaikutukset liikenneturvallisuudelle

Hankkeen vaikutukset liikenneturvallisuudelle ovat merkittävät. Vaikka vain pieni osa onnettomuuksista johtuu puhtaasti teknisistä vioista, ovat tekniset viat usein edesauttamassa onnettomuuden syntyä. Useissa tutkimuksissa on myös havaittu, että liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja onnettomuuksien välttämiseksi ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien parantaminen on edullisin keino. Siksi on erikoista, että liikenneturvallisuuden 0-visiosta huolimatta tällä hankkeella heikennetään liikenneturvallisuutta.

### 3.6. Vaikutukset ympäristölle

Hankkeen vaikutukset ympäristölle olisivat haitalliset. Katsastusvälin harventaminen toisi liikenteeseen kymmeniä tuhansia uusia päästöviollisia autoja. Autot, joissa on päästövika, tuottavat usein satakertaisesti sallittuja päästöjä suuremmat haitalliset päästöt. Lisäksi öljyvuodot, rikkiäiset pakoputket ja säädöstenvastaiset pakoputket kuormittaisivat ympäristöä merkittävästi.

Katsastusvälin harvennusta ei voi perustella sillä, että katsastusmatka kuluttaa ympäristöä. Jos katsastusmatka tehdään alle kymmenvuotiaalla, kunnossa olevalla autolla, ei matka katsastustoimipaikalle myöskään kuormita ympäristöä.

### 3.7. Vaikutukset kuluttajille

Kuluttajille hankkeesta muodostuisi sekä hyötyjä että haittoja. Hyödyt muodostuvat säästetyistä katsastuskustannuksista sekä katsastusajan säästönä. Säästö ei jakautuisi tasaisesti kaikille kansalaisille, vaan siitä hyötyisivät lähinnä varakkaammat, jotka ajavat uudemmilla autoilla. Katsastusajankohdan määräytyminen vapaammin on kuluttajan ja etenkin vain osan aikaa vuodesta autoilevan etu.

Vastaavasti riski kuolla tai loukkaantua liikenteessä kasvaa. Lisäksi todennäköisyys matkan yllättävään, teknisestä viasta johtuvaan katkeamiseen kasvaa. Katsastusverkon harvenemisesta aiheutuisi kuluttajille jonkin verran pidempi matka katsastukseen.

## 4. Säädoskohtaiset arviot

### 4.1. Ajoneuvolaki

Ehdotus liikennekelpoisuus-termin käyttämisestä on linjassa kansainvälisen lainsäädännön kanssa. Samoin liikenteen turvallisuusviraston norminanto-oikeuden laajentaminen on linjassa aiemmin tehtyjen päätösten kanssa.

Katsastusdirektiivin edellyttämän matkamittarilukeman manipuloimisen sanktiointi tulisi huomioida ajoneuvolaissa. Vaikka todetut matkamittarilukemat voi saada maksua vastaan tietoonsa jo nykyisin, parantaisi lukemien muuttamisen sanktiointi kuluttajansuojaa. Matkamittarilukeman muuttaminen oikeaksi ei ole kenellekään kynnyksysymys, jos autoon joudutaan rikkoutuneen tilalle vaihtamaan uusi mittaristo.

### 4.2. Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta

Ehdotus erikoiskatsastusten riippumattomuusvaatimuksen poistamisesta perustuu virheellisiin arvioihin. Koska erikoiskatsastukset ovat on niin pienivolyymisia tuotteita, ei niiden jakaminen nykyistä pienempiin segmentteihin toisi kustannusäästöä tai kilpailuetua, vaan ainoastaan yhteiskunnallisia lisäkustannuksia. Riippumattomuuden poiston vaikutukset näkyisivät haitallisesti koko ajoneuvosektorilla ja työllistäisivät erityisesti viranomaista.

### 4.3. Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta

#### 4.3.1. 3§ määräaikaikatsastusvelvollisuus

##### Henkilöautot

Uusien, takuunalaisten yksityiskäytössä olevien henkilöautojen osalta katsastusvälin harventaminen voi kustannustehokkuusnäkökulmasta olla perustellumpaa kuin vanhojen. Silti yhdeksän vuoden ikäisen ajoneuvon kahdenvuoden tauko liikennekelpoisuuden varmistamisessa EU:n termisesti ja mekaanisesti kuormittavimmassa olosuhteessa on aivan liian pitkä aika.

Ruotsissa, jossa viime vuonna käytiin henkilöautojen katsastusvälin mahdollisesta harventamisesta vastaava keskustelu, päädyttiin huomattavasti Suomea laajemman selvityksen tuloksena säilyttämään katsastusaikaväli ennallaan. On huomattava, että kaikki 10 Ruotsin suurinta kaupunkia sijaitsevat maantieteellisesti Helsingin eteläpuolella.

Henkilöautojen katsastusvelvollisuuden harventamisella on myös laajoja vaikutusarvioinneissa käsittelemättömiä kohtia. Ehdotetun katsastusaikavälin harventamisen kustannukset ovat selvästi esitettyjä kustannuksia suurempia.

##### Pakettiautot

Pykälässä ei ole eritelty ajoneuvoluokkien erilaisia ominaisuuksia, vaan henkilöautot ja pakettiautot on käsitelty yhtenä. Kun henkilöautoista suurin osa on yksityiskäytössä olevia, on vastaavasti pakettiautoissa suuri osa yritysten käytössä. Näin ollen näiden käyttö-, hoito ja huoltoprofiilit eroavat toisistaan huomattavan paljon. Samaan aikaan käynnissä olevan liikennekaari-hankkeen linjaukset olisi huomioitava myös tässä säädöksessä. Jos määrittelyt esim. luvanvaraisesta pakettiautoliikenteestä muuttuvat, tulee niiden vaikutukset huomioida myös tässä hankkeessa.



Pakettiautoilla takuuajat ovat yleensä myös lyhempiä, jonka päättymisen jälkeen autojen huolto usein jää vähemmälle. Teknisistä vioista johtuvien onnettomuuksien välttämiseksi pakettiautojen katsastusaikaväliä ei tulisi harventaa nykyisestä.

#### Traktorit (pl. Maa- ja metsätaloudessa käytettävät)

Liikenneturvallisuuden kannalta ja erityisesti eri ajoneuvojen tasapuolisen kohtelun kannalta on erikoista traktoreiden käsittely lausunnolla olevissa asiakirjoissa. Tässä lausunnossa ei oteta kantaa maa- ja metsätaloudessa käytettäviin traktoreihin.

Kuorma-autoilulle asetetaan Suomessa tiukat turvallisuus- ja ympäristövaatimukset. Lista kuorma-autoja ja niiden perävaunuja koskevista vaatimuksista on pitkä. Sen lisäksi kuljettajilla on pätevyysvaatimukset, jotka edellyttävät koulutuksen lisäksi ajonäytettä ja jatkuvasti ylläpidettävää ammattipätevyyttä koulutuksineen. Tämän lisäksi kuljettajien työ ja lepoaikoja säännellään.

Koska tässä lausunnossa lausutaan pelkästään katsastusvaatimuksista, toteamme, että katsastusvaatimuksen poistamista yli 40 km/h traktoreilta olisi syytä tarkastella uudelleen. Traktoreita koskevia teknisiä ja pätevyysvaatimuksia kannattaisi kuitenkin tarkastella kokonaisuutena osana liikennekaari-hanketta, jotta vältettäisiin kaksien markkinoiden muodostuminen.

#### Moottoripyörät

Implementoitava oleva katsastusdirektiivi edellyttää joko moottoripyörien katsastamista tai niitä koskevia tehokkaita vaihtoehtoisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Ristisubvention välttämiseksi, sekä liikenneturvallisuus- ja ympäristönäkökulmista olisi katsastus yksinkertaisin menettely. Tällä varmistettaisiin puolueeton ja kustannustehokas vaatimusten täytyminen.

#### Luvanvaraisessa liikenteessä olevat henkilöitä kuljettavat ajoneuvot

Pykälässä määrätään luvanvaraisessa henkilöliikenteessä olevien ajoneuvojen vuosittaisesta katsastuksesta. Koska samanaikaisesti käynnissä olevan liikennekaarihankkeen tavoitteena turhan sääntelyn purkaminen, olisi osuvampaa määritellä termiksi kaupalliseen henkilöliikenteeseen käytettävät ajoneuvot, tai muulla keinoin estää samassa käytössä olevien ajoneuvojen eriarvoinen kohtelu. Tällä vältettäisiin kaksien markkinoiden muodostumista ja kevennettäisiin sääntelyä.

##### 4.3.2. 4§ Määräaikaikatsastusaika

Esityksessä ehdotetaan määräaikaikatsastuksen sitomista edelliseen katsastukseen. Kuluttajan kannalta asia olisi positiivinen, mutta katsastusalan kannalta haastava. Volyymivaihtelun kompensoimiseksi markkinoille muodostuisi todennäköisesti jonkinlainen vuodenaikaan sidottu hintaohjaus.

##### 4.3.3. Siirtymäsäännökset

Ehdotettu siirtymäsäännös aiheuttaisi suuria muutoksia vuosittaisissa katsastusvolyymeissa, jotka eivät palvele kenenkään etua. Selkein ratkaisu olisi, jos 4§ tarkoitettu katsastusajankohta määräytyisi uudella tavalla vasta ensimmäisessä 20.5.2018 jälkeen tehdyssä katsastuksessa. 3§ osalta siirtymäsäännös koskisi voimaantulon jälkeen käyttöönotettuja ajoneuvoja. Tämä pienentäisi tiedotus- ja tietojärjestelmämuutostarpeita, sekä olisi vähemmän ristiriidassa perustuslain tarkoittaman omaisuudensuojan kanssa.

## 5. Yhteenveto

Hankkeella tavoitellaan kuluttajan kustannusten laskua ja kevyempää sääntelyä. Hankkeen valmistelu ei kuitenkaan ole ollut katsastusalan suuntaan avointa ja vuorovaikutteista, ja siksi monet päätelmät on tehty virheellisiin tietoihin pohjautuen. Myös hankkeen ristiriidat useiden muiden käynnissä olevien hankkeiden, strategisten linjausten ja tasapuolisuuden kanssa olisi voitu välttää.

Ehdotetut muutokset katsastusaikavälejä koskien heikentävät liikenneturvallisuutta ja lisäävät liikenteen ympäristökuormaa. Liikennekuolemien ja loukkaantumisien lisääntyminen, Suomen tieliikenneturvallisuusaseman heikkeneminen EU:ssa, heijastusvaikutukset koko autoalalle, ympäristövaikutukset sekä työllisyysvaikutukset tulisi huomioida laajemmin tämänkaltaista lainsäädäntöpäätöstä tehtäessä. Lisäksi kannattaa huomata, että hankkeen kustannuksia säästävät osat osuisivat väestön parempituloisiin, ja kustannuksia lisäävät vaikutukset heikompiin.

Riippumattomuusvaatimuksen poisto erikoiskatsastuksissa puolestaan lisää valvontatarvetta eikä se siten ole kustannustehokasta. Koska erikoiskatsastusmarkkinat ovat kokonaisuudessaan niin pienet, ei riippumattomuusvaatimuksen poisto oleellisesti laske alalletulokynnystä niiden toimijoiden osalta, jotka aikovat tehdä erikoiskatsastuksia huolellisesti ja säädösten tarkoittamalla tavalla.

Koko hankkeen vaikutuksia olisi ollut hyvä tarkastella useampien sidosryhmien kanssa kattavan kuvan muodostamiseksi. Hankkeessa on paljon myönteisiä elementtejä, mutta eri tahoille etukäteen annetut lupaukset vaikeuttavat kokonaisvaikutuksiltaan parhaiden ratkaisujen tekemistä.

Helsingissä 13.1.2017

Björn Ziessler

Toiminnanjohtaja

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)

Rahakamarinportti 3 A 1, 00240 HELSINKI

[bjorn.ziessler@yklry.fi](mailto:bjorn.ziessler@yklry.fi)

[www.yklry.fi](http://www.yklry.fi)

GSM +358 50 5013443