

Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto

Päiväys 28.2.2008  
Dnro 147/990/2007  
Viite LVM:n kirje nro 1630/12/2007

## Selvitys mahdollisuuksista hillitä katsastushintojen nousua

Liikenne- ja viestintäministeriö on viitteessä mainitussa kirjeessään pyytänyt Ajoneuvohallintokeskusta laatimaan ministeriölle esityksen eri toimenpiteistä ja niiden vaikutuksista, joilla olisi mahdollista hillitä katsastushintojen nousua.

Asiasta pyydettyä esityksenään Ajoneuvohallintokeskus esittää seuraavaa:

### 1. Yleistä

Talent Publichaus Oy:n Ajoneuvohallintokeskukselle 30.8.2007 tekemän selvityksen mukaan henkilöautojen määräaikaikatsastuksen hinta on kaksinkertaistunut siitä, mitä se oli ennen katsastustoimen vapautumista kilpailulle. Selvityksen mukaan katsastustoimen vapauduttua kilpailulle määräaikaikatsastusten hintojen nousu on ylittänyt tuona ajanjaksona elinkustannusindeksin, joka on jäänyt alle 20 %:iin. Kilpailun aikana myös katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyvät eri kustannustekijät ovat nousseet. Toiminnan kustannusnousuista huolimatta katsastusyriyten tyypillinen tilikauden voitto on osoittautunut olevan 20-30 % liikevaihdosta.

Katsastustoiminta vapautettiin kilpailulle vuoden 1994 alusta voimaan tulleella toimilupalailla. Samassa yhteydessä katsastuksen hinta vapautui viranomais-sääntelystä.

Alan kilpailulle vapauttamisen seuraukset ovat olleet pääsääntöisesti myönteisiä. Katsastuspalvelujen saatavuus on parantunut merkittävästi. Asemien määrä on vuoden 1994 tilanteeseen verrattuna kaksinkertaistunut ja samalla asemien sijainti on asiakkaiden kannalta parantunut. Katsastuspalveluja on nykyään useilla paikkakunnilla saatavana paitsi arki-iltoina, niin myös lauantaisin. Monilla yrityksillä on käytössään netin kautta toimiva ajanvarausjärjestelmä, jotkin yritykset lähettävät kirjeitse kutsuja katsastukseen ja lisäksi useimmat katsastusyriykset tarjoavat katsastuspalveluja myös ilman ennakkoon tehtävää ajanvarausta. Kilpailutilanteesta johtuen alan yritykset ovat ponnastaneet merkittäväällä tavalla henkilökuntansa asiakaspalvelukoulutuksiin. Yleisesti ottaen katsastuksen asiakastyytyväisyys on kohentunut merkittävästi vuotta 1994 edeltävästä tasosta.

Ajoneuvojen katsastustoiminta perustuu lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Yrityksen kannalta tämä merkitsee sitä, että katsastuksen kokonaismarkkinat on tarkoin määritelty ja niiden kokoon vaikuttavat lähinnä vain muutokset ajoneuvokannassa tai lainsäädännössä (esim. katsastusaikavälin muuttaminen, katsastusvelvollisuuden määrittäminen uusille ajoneuvoluokille).

Tuotteena katsastus on asetuksilla ja viranomaisohjeilla tarkkaan määriteltyä. Tämä merkitsee sitä, että katsastus tuotteena on samanlainen katsastustoi-mipaikasta riippumatta. Katsastusyriyten tuotekehitys keskittyykin pitkälti prosessin tehokkuuden lisäämiseen ja asiakaspalvelun kehittämiseen. Prosessin tehokkuuden lisäämiseksi eräät yritykset ovat esimerkiksi investoineet tietojärjestelmiin, joilla katsastukset viedään tietokantaan katsastajan käytös-sä olevilla käsitietokoneilla. Asiakaspalvelua on kehitetty esimerkiksi sijoitta-

malla katsastusasemia mahdollisimman lähelle asiakkaita. Kun monella muulla alalla on tehokkuutta haettu keskittämällä toimintoja, niin katsastusalalla kehitys on ollut päinvastaista.

Samalla kun katsastus vapautettiin kilpailulle, niin järjestettiin myös katsastustoiminnan valvonta. Valvontaa hoitaa Ajoneuvohallintokeskus. Alan yritykset suhtautuvat valvontaan myönteisesti ja pitävät laadunkehitystä tärkeänä. Katsastuksen laadussa onkin viime vuosina tapahtunut merkittävää positiivista kehitystä. Samalla teknisten vikojen osuus kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ensisijaisena aiheuttajana on pysynyt alhaisella tasolla.

Asiakasnäkökulmasta on tärkeää, että pakollinen katsastus voidaan hoitaa ilman kohtuuttoman pitkää ajomatkaa ja kohtuullisin kustannuksin.

Selvityksessä on pyritty löytämään erilaisia vaihtoehtoja nykyjärjestelmälle, joilla kyettäisiin lisäämään alan kilpailua. Eri vaihtoehtoissa on pyritty arvioimaan muutoksen vaikutuksia myös kansalaisten näkökulmasta.

## 2. Katsastustoimiluvan laajuus

### 2.1 Nykytila

Ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (1099/1998) 7 §:n mukaisesti toimilupa voidaan myöntää joko rajattuna määräaikais- ja valvontakatsastuksiin tai kaikkiin katsastuslajeihin. Pelkästään määräaikais- ja valvontakatsastuksiin myönnettävä lupa oikeuttaa suorittamaan sekä raskaan- (kokonaisuudessa yli 3500 kg) että kevyen kaluston määräaikais- ja valvontakatsastuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että suppeammankin toimiluvan saamiseksi yrityksellä on oltava katsastustilat sekä kevyelle että raskaalle kalustolle.

Ajoneuvojen katsastustilat voidaan katsastuslupalain 6 §:n riippumattomuussäännöksistä huolimatta vuokrata korjaamolta. Lain 11 §:n mukaan erillään olevien raskaan ja kevyen ajoneuvokaluston katsastukseen käytettävien tilojen tulee sijaita toistensa läheisyydessä siten, että katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä on tosiasiallinen mahdollisuus vastata toimipaikan katsastustoiminnasta. Lain perusteluissa on mainittu, että erillään olevien tilojen etäisyys saisi olla enintään 10 kilometriä ja ajomatka tilojen välillä saisi kestää enintään 15 minuuttia.

Käytännössä kevyen kaluston tiloja on kohtuullisen helposti saatavilla, mutta juuri raskaan kaluston tilojen osoittaminen on osoittautunut useissa tapauksissa ongelmalliseksi. Lisäksi raskaan kaluston katsastukset edellyttävät kohtalaisen suuria laiteinvestointeja. Tällaisia ovat esimerkiksi tarkastuskuilu, paineilmajarrujen tarkastuslaitteisto, akselin ravistimet.

### 2.2 Muutosvaihtoehtoja

Uusien katsastusyritysten alalle tuloa voitaisiin edellä mainitun raskaan kaluston katsastustilojen osalta helpottaa seuraavilla toimenpiteillä:

#### a. Luopuminen raskaiden ajoneuvojen katsastusvelvoitteesta

Muutos voitaisiin toteuttaa muuttamalla katsastuslupalain 7 §:ää siten, että siihen lisättäisiin kaksi uutta kohtaa: kevyen kaluston määräaikais- ja valvontakatsastukset ja kevyen kaluston kaikki katsastuslajit. Muutos mahdollistaisi pelkästään kevyen kaluston katsastuksiin erikoistuneiden yritysten alalle tuloa. Ongelmia voisi muodostua, jos nykyisin myös raskaan kaluston katsastuksia tekevät yritykset päättäisivät luopua raskaan kaluston katsastusasemista. Erityisesti tällainen voisi tulla kyseeseen alueille, joilla ei ole kilpailua. Hyvin todennäköisesti harvaan asuttujen aluei-

den raskaan kaluston katsastuspisteet keskitettäisiin suuremmille paikkakunnille.

Asiakasnäkökulmasta vaihtoehdon suurena riskinä on, että raskaan kaluston katsastusten saatavuus vähentyy dramaattisesti.

b. Sallimalla pelkästään kevyen kaluston määräaikaikatsastusten suorittamisen

Tämä on kohtaa a. lievempi muutos, jolla mahdollistettaisiin kevyen kaluston katsastuksiin erikoistuneiden yritysten alalle tulo, mutta samalla pyritäisiin säilyttämään raskaan kaluston katsastusten ylläpito houkuttelevana. Muutos voitaisiin toteuttaa muuttamalla katsastuslupalakia siten, että katsastustoimilupa myönnettäisiin kevyen kaluston määräaikaikatsastuksiin tai kaikkien ajoneuvoluokkien kaikkiin katsastuslajeihin. Ajatuksena on sitoa kevyen kaluston muutos- ja rekisteröintikatsastusten tekeminen raskaan kaluston katsastuksiin. Tämä todennäköisesti hillitsisi halua luopua raskaan kaluston katsastuksista.

Asiakasnäkökulmasta vaihtoehdon suurena riskinä on, että sekä raskaan kaluston- että kevyen kaluston erikoiskatsastusten saatavuus vähenee dramaattisesti.

c. Suuremman välimatkan salliminen raskaan ja kevyen kaluston erillään oleville tiloille

Tässä vaihtoehdossa nykyistä kevyen ja raskaan kaluston erillään olevien tilojen 10 kilometrin maksimietäisyyttä ja 15 minuutin maksimiajoaikaa muutettaisiin siten, että kevyen kaluston katsastustilojen perustaminen helpottuisi. Säännöstä voitaisiin muuttaa esimerkiksi niin, että yrityksen tulisi osoittaa yksi raskaan kaluston katsastuspiste, jota kohti voisi perustaa rajoittamattoman määrän kevyen kaluston pisteitä 50 kilometrin etäisyydelle raskaan kaluston pisteestä.

Muutos mahdollistaisi esimerkiksi sellaisen menettelyn, jossa katsastaja kiertäisi ennalta sovitun aikataulun mukaisesti eri korjaamoja ja suorittaisi katsastuksia korjaamon tiloissa ja laitteilla.

Asiakasnäkökulmasta riskinä olisi, että muutos voisi vähentää nykyistä raskaan kaluston katsastustoimipaikkaverkkoa, mutta raskaan kaluston katsastusmatkat eivät nykyisestä kasvaisi kohtuuttomasti.

### 3. Katsastajien peruskoulutus

#### 3.1 Nykytila

Katsastuslupalain 10 §:n mukaan katsastajalta edellytetään tällä hetkellä vähintään teknikkotasoista peruskoulutusta. Koska teknikkokoulutus loppui viime vuosikymmenen puolivälissä, on insinöörin koulutus tällä hetkellä käytännössä minimiedellytys katsastustehtäviin pääsemiseksi. AKEn alaisuudessa toimiva koulutustoimikunta on ehdottanut LVM:lle peruskoulutusvaatimuksen muutosta siten, että katsastajaksi pääsisi suorittamalla autoalan ammatti- ja erikoisammattitutkinnon.

Katsastusalalla on viime vuosina ollut työvoimapulaa, jonka odotetaan lähivuosina pahenevan eläköitymisestä johtuen.

#### 3.2 Muutosvaihtoehdot

Määräaikaikatsastusten suorittaminen voisi hyvin soveltua pelkästään automekaanikon koulutuksen tai ammattitutkinnon suorittaneen pitkän korjaamokokemuksen omaavan henkilön tehtäväksi. Esimerkiksi Ruotsissa katsastajalle ei ole säädetty minkäänlaista vähimmäiskoulutusvaati-

musta. Käytännössä sopivana peruskoulutuksena pidetään Suomen ammattioppilaitoksen tutkintoa (automekaanikko) vastaavaa tutkintoa (gymnasiets fordonsprogram).

Alemman peruskoulutuksen omaavan katsastajan osaaminen voitaisiin varmistaa nykyisenmuotoisella katsastajan koulutuksella ja siihen liittyvällä tutkinnolla. Muutos voitaisiin toteuttaa muuttamalla katsastuslupalakia siten, että katsastajan peruskoulutuksena edellytettäisiin ammattioppilaitoksen automekaanikon- tai autoalan ammattitutkinnon suorittamista. Tämän lisäksi muilta kuin vähintään teknikkotason peruskoulutuksen omaavilta edellytettäisiin vähintään kolmen vuoden työkokemusta autojen korjaustoiminnasta. Vaativampiin erikoiskatsastuksiin (rekisteröinti- ja muutuskatsastukset) edellytettäisiin peruskoulutuksena vähintään teknikkotason tutkintoa vastaavia opintoja. Muutos lisäisi merkittävästi potentiaalisten katsastajien määrää. Toisaalta mahdollisuus suorittaa myös erikoiskatsastuksia säilyttäisi alan houkuttelevana insinööreille.

Asiakasnäkökulmasta vaihtoehto hyvin todennäköisesti lisäisi katsastustarjontaa ja voisi sitä kautta hillitä katsastuksen hintojen nousua.

#### 4. Katsastuksesta vastaava henkilö

##### 4.1 Nykytila

Katsastuslupalain 5 §:n mukaisesti katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytetään peruskoulutuksena vähintään teknikkotason tutkinnon suorittamista sekä toimiluvan laajuutta vastaavaa määräaikais- ja erikoiskatsastuskoulutusta. Koulutuksen lisäksi vastuuhenkilöltä edellytetään käytännön katsastuskokemusta. Riittävän työkokemuksen omaavista vastuuhenkilöistä on viime aikoina ollut pulaa.

##### 4.2 Muutosvaihtoehtoja

Jotta automekaanikon tai ammattitutkinnon suorittaneet voisivat ryhtyä katsastusyrittäjiksi, olisi vastuuhenkilövaatimuksia muutettava siten, että tällainen henkilö kelpuutettaisiin pelkästään määräaikaikatsastuksia suorittavan katsastustoimipaikan vastuuhenkilöksi. Samalla voitaisiin määrittellä nykyistä tarkemmin vastuuhenkilöltä edellytettävä vähimmäiskatsastuskokemus. Kokemuksena voitaisiin edellyttää kuuden kuukauden kokemusta kevyen kaluston katsastuksista.

Kohdassa 1 esitettyä mallia, jossa yhtä raskaan kaluston pistettä kohti voisi perustaa lukemattoman määrän kevyen kaluston asemia, voisi täydentää siten, että tällaisessa tapauksessa pelkästään kevyttä kalustoa katsastavan toimipaikan vastuuhenkilön ei tarvitsisi omata raskaan kaluston katsastusoikeuksia. Toinen vaihtoehto olisi, että riittäisi yksi vastuuhenkilö, joka olisi vastuussa raskaan pisteestä ja kaikista siihen liittyvistä kevyen kaluston pisteistä (50 kilometrin säteellä olevat kevyen kaluston asemat). Tämä mahdollistaisi aiemmin esitellyn ”kiertävän katsastajan”-mallin.

Muutoksella lisättäisiin merkittävästi potentiaalisten katsastusyrittäjien määrää.

Asiakasnäkökulmasta vaihtoehto hyvin todennäköisesti lisäisi erityisesti kevyen kaluston katsastusasemien määrää ja vaikuttaisi sitä kautta saatavuuteen ja hintaan asiakkaan kannalta edullisesti.

## 5. Riippumattomuus

### 5.1 Nykytila

Katsastuslupalain 6 §:n mukaisesti toimiluvan hakijaa voidaan pitää riippumattomana, jos hakija tai hänen palveluksessaan oleva ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa:

- 1) ajoneuvojen tai niiden osien tai varusteiden valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa;
- 2) vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa; tai
- 3) luvanvaraista liikennettä.

Toimiluvan hakija ei saa myöskään olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

### 5.2 Muutosvaihtoehtoja

Katsastus- ja korjaamotoiminnassa käytettävät tilat ja laitteet ovat pitkälti samanlaisia. Jos katsastajien peruskoulutusvaatimuksia muutettaisiin edellisten kohtien mukaisesti, niin korjaamohenkilökunta olisi mahdollista kouluttaa myös katsastajiksi.

Katsastusten salliminen korjaamoille lisäisi hyvin suurella todennäköisyydellä katsastustarjontaa merkittävästi.

Muutoksesta voisi kuitenkin aiheutua hyvin merkittävä uskottavuusongelma. Katsastusasiakkaalle voisi olla vaikeaa mieltää onko ajoneuvon hylkäyksessä kyse todellisesta viasta vai korjaamon työn tarkoituksellisesta lisäämisestä.

Suurella todennäköisyydellä vaihtoehto merkitsisi AKElle paljon nykyistä enemmän oikaisuvaatimuksia. AKEn kannalta nämä ovat erittäin työllistäviä, koska jokainen ajoneuvo on AKEn toimesta tarkastettava ja sen jälkeen annettava asiasta päätös.

Asiakasnäkökulmasta vaihtoehdolla olisi monia positiivisia vaikutuksia. Auton omistaja saisi yhdellä käynnillä hoidettua auton huollon, katsastuksen ja mahdollisesti katsastuksessa havaittujen vikojen korjauksen. Todennäköisesti katsastuksen saatavuus lisääntyisi merkittävästi ja hinta jopa halpenisi nykyisestä.

Vakuutustoimintaan liittyvässä vahinkotarkastustoiminnassa työskentelee paljon autoalan teknikoita ja insinöörejä. Jos vahinkotarkastustoimintaa harjoittaville sallittaisiin myös katsastustoiminnan harjoittaminen, niin tällä lisättäisiin hieman potentiaalisten katsastajien ja uusien yrittäjien määrää. Vahinkotarkastukseen käytettäviä tiloja olisi mahdollista hyödyntää myös katsastuskäytössä. Muutoksessa olisi huomioitava, että sama henkilö ei voisi päättää ajoneuvon lunastuksesta ja sen jälkeen suorittaa samalle ajoneuvolle rekisteröintikatsastusta.

Asiakasnäkökulmasta vaihtoehdolla ei todennäköisesti olisi mahdollisen katsastuksen saatavuuden lisääntymisen lisäksi kovin merkittäviä vaikutuksia.

## 6. Koeajorata

### 6.1 Nykytila

Katsastuslupalain 11 §:n mukaisesti toimitilojen välittömässä läheisyydessä tulee olla kevyen ajoneuvokaluston koeajoon soveltuva, muulta liikenteeltä suljettu koeajorata.

AKE on edellyttänyt, että koeajoradalla on vähintään 50 metriä pitkä suora osuus.

## 6.2 Muutosvaihtoehtoja

Koeajoratavaatimuksen täyttäminen on useissa tapauksissa osoittautunut vaikeaksi. Jos vaatimusta lievennettäisiin siten, että koeajoradan ei tarvitsi olla muulta liikenteeltä suljettu ja vaatimus vähintään 50 metrin suorasta osuudesta poistettaisiin, niin tällä helpotettaisiin merkittävästi uusien katsastustoimipaikkojen perustamista. Koeajo olisi kuitenkin edelleenkin katsastuksen yhteydessä aina tehtävä, mutta yritys voisi itsenäisesti päättää koeajon käytännön toteutuksesta.

Asiakasnäkökulmasta vaihtoehdolla ei todennäköisesti olisi mahdollisen katsastuksen saatavuuden lisääntymisen lisäksi kovin merkittäviä vaikutuksia.

## 7. Yhteenveto

### 7.1 Selvityksessä mainitut muutosvaihtoehdot

| Kohde                              | Toimenpide   | Vaikutus   | Huomioitavaa   |
|------------------------------------|--|--|--|
| <b>Katsastustoimiluvan laajuus</b> |  |  |  |
|                                    | Velvoite raskaan kaluston katsastuksista poistetaan                        | - helpottaa kevyen kaluston katsastusasemien perustamista => kevyen kaluston asemien määrä lisääntyy             | - Suuri riski siihen, että raskaan kaluston katsastusten saatavuus vähenee dramaattisesti<br>- kevyen kaluston asemien määrään lisääntyminen parantaa katsastuksen saatavuutta   |
|                                    | Katsastuslupa jaetaan pelkästään kevyen kaluston ja kaikkien lajien lupiin | - Kevyen kaluston määräraikaiskatsastusasemien perustaminen helpottuu => kevyen kaluston asemien määrä lisääntyy | - malli voi hillitä halukkuutta luopua raskaan kaluston katsastuksista, koska samalla pitäisi luopua myös kevyen kaluston erikoiskatsastuksista<br>- Pahimmassa tapauksessa vaikutus voi kuitenkin olla epätoivottu<br>- kevyen kaluston asemien määrään lisääntyminen parantaa katsastuksen saatavuutta |
|                                    | Yhtä yrityksen perustamaa raskaan kaluston katsastusasemaa                 | - Kevyen kaluston määräraikaiskatsastusasemien perustami-  | - raskaan kaluston katsastusten saatavuus ei laske merkittävästi   |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|   | kohti voi perustaa useita kevyen kaluston asemia enintään esim. 50 km:n etäisyydelle raskaan asemasta  | nen helpottuu => kevyen kaluston asemien määrä lisääntyy<br>- olemassa olevia korjaamoja voidaan hyödyntää nykyistä enemmän uusia asemia perustettaessa                   | - kevyen kaluston asemien määrän lisääntyminen parantaa katsastuksen saataavuutta<br>- mahdollistaa "kiertävän katsastajan"   |
| <b>Katsastajien peruskoulutus</b>                 |  |   |   |
|   | alennetaan peruskoulutusvaatimusta siten, että katsastajan peruskoulutuksena riittää automekaanikon tutkinto. Lisäksi mekaanikoilta edellytetään kolmen vuoden korjaamokemusta.          | - lisää merkittävästi potentiaalista katsastajien joukkoa<br>- helpottaa katsastajapulaa  | - insinöörien halukkuus alalletuloon voi laskea<br>- Katsastuksen saataavuus paranee  |
| <b>Katsastuksista vastaavan henkilön pätevyys</b> |  |   |   |
|   | - muutetaan vastuuhenkilön pätevyysvaatimusta siten, että vastuuhenkilöksi kelpuutetaan ed. kohdan mukaisesti mekaanikko<br>- edellytetään vähintään kuuden kuukauden katsastuskokemusta | - lisää potentiaalista katsastusyrittäjäjoukkoa<br>- helpottaa vastuuhenkilöpulaa<br>- helpottaa katsastusasemien perustamista => kevyen kaluston asemien määrä lisääntyy | - insinöörien halukkuus alalletuloon voi laskea<br>- Katsastuksen saataavuus paranee  |
| <b>Riippumattomuus</b>                            |  |   |   |
|   | Vakuutustoimintaan liittyvän vahinkotarkastustoiminnan salliminen katsastuksia suorittavalle yritykselle   | - vahinkotarkastustoimintaan käytettäviä tiloja voitaisiin hyödyntää myös katsastustiloina<br>- potentiaalisten katsastajien joukko kasvaa                                | - olisi huolehdittava, että vahinkotarkastaja ei voisi tehdä rekisteröintikatsastusta ajoneuville, jonka vahinkotarkastukseen hän on osallistunut<br>- saataavuus voi parantua hieman |
|   | Korjaamotoiminnan salliminen katsastuksia suorittavalle yritykselle  | - olemassa olevien tila-, laite- ja henkilöstökapasiteettien tehok-   | - katsastuksen uskottavuus voi kärsiä   |

|                          |                                     |   |   |
|--------------------------|-------------------------------------|---|---|
|                          |                                     | kaampi hyödyntäminen<br>- nopea keino lisätä katsastustarjontaa | - AKEn valvonnan työmäärä kasvaa merkittävästi<br>- AKE ei kykenisi takaamaan katsastuksen laatua nykyresursseilla<br>- katsastuksen saatavuus paranee<br>- katsastuksen hinta voi jopa laskea nykyisestä<br>- asiakaspalvelun näkökulmasta hyvä ratkaisu = ”yhden luukun periaate” |
| <b>Katsastuslaitteet</b> |                                     |   |   |
|                          | Koeajoratavaatimusten lieventäminen | - lisää potentiaalisia kevyen kaluston katsastusasemapaikkoja   | - yksi katsastusvaihe voi jäädä suorittamatta<br>- kevyen kaluston katsastusten saatavuus paranee   |

## 7.2 AKEn ehdotukset toteuttamiskelpoisista toimenpiteistä

AKEn näkemyksen mukaan seuraavat toimenpiteet olisivat toteuttamiskelpoisia:

- Suuremman välimatkan salliminen raskaan ja kevyen kaluston erillään oleville tiloille
- Katsastajien peruskoulutusvaatimuksen alentaminen
- Vastuuhenkilön peruskoulutusvaatimuksen alentaminen
- Vakuutustoimintaan liittyvän ajoneuvojen vahinkotarkastustoiminnan salliminen katsastustoimiluvan haltijoille
- Koeajoratavaatimusten lieventäminen

Kaikki tässä selvityksessä mainitut muutokset aiheuttaisivat suurella todennäköisyydellä katsastustoimipaikkojen ja katsastajien määrän lisääntymistä. AKEn näkökulmasta tämä merkitsisi lisää valvottavia ja sitä kautta AKEn valvonnan työmäärän lisääntymistä.

Olisi hyvin todennäköistä, että AKE ei nykyresursseilla kykenisi takaamaan katsastuksen laadun säilymistä nykytilassaan. Tämän vuoksi AKE katsookin, että muutoksia tehtäessä on välttämätöntä huolehtia katsastuksen valvonnan toimintaedellytyksistä.

## 7.3 Muita selvityksen yhteydessä pohdittuja vaihtoehtoja

Selvityksen yhteydessä pohdittiin mm. seuraavia vaihtoehtoja:

- katsastusaikavälin harventaminen



Katsastusdirektiivin 96/96/EY mukaisesti yksityiskäytössä oleva henkilö-auto on katsastettava ensimmäisen kerran, kun käyttöönotosta on kulunut neljä vuotta ja sen jälkeen kahden vuoden välein. Direktiivin mukaiseen nykyistä harvempaan katsastustiheyteen siirtyminen olisi Suomessa siis mahdollista. AKEn näkemyksen mukaan tällä ei kuitenkaan olisi välttämättä ainakaan merkittävää vaikutusta katsastuksen hintoihin. Muutos ei houkuttaisi alalle uusia yrittäjiä ja yksittäisten asemien kannattavuuden heikkeneminen voisi johtaa jopa huonosti kannattavien asemien lopettamiseen. Yksittäisen autoilijan kannalta muutos merkitsisi katsastusten kokonaiskustannusten alenemista, vaikka katsastuksen hinta säilyisi nykyiselläänkin. Lisäksi on huomioitava, että EU:n teettämän AUTOFORE-tutkimuksen yhtenä ehdotuksena on, että direktiivin sallima kahden vuoden katsastusaikaväli muutettaisiin yhteen vuoteen. Koska EU ei ole vielä toistaiseksi päättänyt mihin toimenpiteisiin tutkimuksen suhteen ryhdytään, on tässä vaiheessa AKEn näkemyksen mukaan järkevämpää pitäytyä nykytilassa.

Ylijohtaja

Jyrki Ritvala

Tekninen johtaja

Juhani Intosalmi