

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö LVM 8.12.2016

## **Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuojaat ry:n lausunto katsastustoimintaa koskevan lain ja ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvontaa koskevan asetuksen luonnoksista**

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua luonnoksiin hallituksen esityksiksi katsastustoimintaa koskevan lain ja ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvontaa koskevan asetuksen muutoksista ja esitämme lausuntonamme seuraavaa:

*Luonnoksessa katsastustoimintaa koskevasta laista esitetty riippumattomuussäätelystä luopuminen on autoalan elinkeinotoiminnan kannalta perusteltua ja se purkaisi toteutuessaan alan toimintaa rajoittavaa säätelyä. Luonnoksessa ehdotettu määräysvalta määräaikaikatsastusten tarkastuskohteiden ja -menetelmien sekä vikojen ja puutteellisuuksien arvostelusta on perusteltua siirtää laista ja asetuksesta Trafiin, jolloin niitä on ajoneuvotekniikan kehittyessä joustavampaa pitää ajan tasalla.*

*Asetus ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta pidentäisi merkittävästi yksityiskäytössä olevien 7–9-vuotiaiden henkilö- ja pakettiautojen katsastusväliä. Auto tulisi ensimmäisen kerran katsastaa 4-vuotiaana ja toisen kerran 6-vuotiaana, mikä korvaisi nykyisin 3- ja 5-vuotiaille autoille tehtävät määräaikaikatsastukset. 7- ja 9-vuotiaita autoja ei ole perusteltua vapauttaa määräaikaikatsastuksesta. Katsastusvälin piteneminen näillä ikävuosilla heikentäisi liikenneturvallisuutta sekä huolto-, korjaus- ja katsastustoimialojen työllisyyttä. Kuluttajat eivät taloudellisesti juurikaan hyötyisi uudistuksesta, sillä katsastusvälin harventuessa autojen alkavia vikoja jää huomaamatta ja korjauskustannukset kasvavat. Näistä syistä johtuen ehdotamme, että **yksityiskäytössä olevien henkilö- ja pakettiautojen katsastusväliä muutettaisiin luonnoksessa siten, että auto katsastetaan ensimmäisen kerran 4-vuotiaana, toisen kerran 6-vuotiaana ja sen jälkeen vuosittain.** Tällöin uudehkojen alle 6-vuotiaiden autojen katsastusvelvollisuus kevenisi perustelu-  
muistiossa esitetyllä tavalla merkittävästi, mutta vikaantumiselle herkemmat ja huollossa harvemmin käyvät yli 6-vuotiaat autot olisivat vuosittaisen määräaikaikatsastuksen piirissä.*

Tässä lausunnossa perustelemme tarkemmin katsastusväliin liittyvää ehdotustamme liikenneturvallisuuteen sekä autojen huolto-, korjaus- ja katsastustoiminnan työllisyyteen ja elinkeinokehitykseen liittyvillä perusteluilla. Katsastusvälin pidentäminen luonnoksessa ehdotetulla tavalla lisäisi liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksissa loukkaantumisten määrää. Vaikka kasvu olisikin maltillista, se on liikenneturvallisuuskehityksen kannalta epäedullista, eikä tue liikenneturvallisuuden parantamiselle asetettuja tavoitteita. Lainsäädännön ei missään olosuhteissa tulisi heikentää liikenneturvallisuutta. Onnettomuuskustannusten kasvu ja onnettomuuksien inhimillisten menetysten seurausvaikutukset veisivät yhteiskuntataloudellisesti laskien suurimman osan muutoksen tuomista hyvinvointivaikutuksista. Vaikka katsastusmaksujen väheneminen alentaisi

hetkellisesti kuluttajien kustannuksia, autojen ennaltaehkäisevät huolto- ja korjaustoimet vähensivät ja vikaantuneiden ajoneuvojen korjauskustannukset kasvaisivat. Muutos vähentäisi huolto-, korjaus- ja katsastustoimialalta laskentatavasta riippuen 500–800 henkilötyövuotta. Esitys on tältä osin hallitusohjelman vastainen, sillä se heikentäisi työllisyyttä ja useamman toimialan toimintaedellytyksiä. Ehdotuksemme mukaisella katsastusvälillä (4-2-1-1) liikenneturvallisuusvaikutukset olisivat merkittävästi pienemmät ja työllisyysvaikutukset jäisivät alle 200 henkilöön.

### **Katsastusvälin harventaminen heikentäisi liikenneturvallisuutta**

Määräaikaiskatsastus on tärkeä teknisten vikojen kohdentamisen ja renkaiden kunnan tarkistuksen poikkileikkausajankohta, sillä autojen huoltoväli harvenee tyypillisesti auton iän kasvaessa. Uusia ja uudehkoja autoja huollatetaan pääosin huolto-ohjelman mukaisesti, sillä auton takuun säilyminen edellyttää huolto-ohjelman noudattamista. Takuuajan päättymisen jälkeen auton huoltoväli tyypillisesti harvenee eikä huolloissa enää välttämättä noudateta auton huolto-ohjelmaa. Teknisen kaupan liiton vuonna 2015 teettämän tutkimuksen<sup>1</sup> mukaan lähes 40 prosenttia auton omistajista ei huollata autoaan auton huolto-ohjelman mukaisesti. Huolto-ohjelmasta poikkeavat autoilijat huollattavat yleisimmin autosta vain kriittiset asiat tai he eivät ylipäänsä tiedä, mitä auton huolto-ohjelma sisältää.

Huoltovälien yleinen pidentyminen 2–3 vuoden mittaiseksi lisää katsastuksen tarpeellisuutta, koska huoltojen välillä ajoneuvo voi vikaantua ilman, että kuljettaja huomaa vikaantumista normaaleissa ajotilanteissa. Vaikka huolto-ohjelmat ja niissä käytettävä diagnostiikka kehittyvätkin, pidentynyt huoltoväli vähentää mahdollisuuksia tunnistaa alkavia vikoja jo ennalta. Lisäksi on paljon vikoja, joihin kehittyneeseen diagnostiikka ja ajoneuvon omat viantunnistusjärjestelmät eivät reagoi. Tämän tyyppisiä vikoja ovat esimerkiksi osa jarruvioista sekä nivelten, jousituksen ja iskunvaimentimien viat. Mekaaniset viat muun muassa etuakselistoissa ja termisten kuormitusten aiheuttamat viat esimerkiksi kumiosissa syntyvät vähitellen materiaalien kuluessa. Kuluvilla osilla on tyypillisesti aikaan sidottu kestoikä, joka vaihtelee käyttöolosuhteiden mukaan.

Valtioneuvosto on linjannut joulukuussa julkaisemassaan periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta, että ajoneuvojen turvallisuutta parannetaan muun muassa katsastuslainsäädäntöä uudistamalla. Lainsäädännön uudistus ei tue tätä tavoitetta, sillä 6–10-vuotiaiden autojen katsastusvälin harventaminen heikentäisi osaltaan liikenneturvallisuutta. Teknisten vikojen merkitys liikenteessä tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien kannalta on tulkintamme mukaan suhteellisen suuri. Onnettomuustietoinstituutin (aiemmin VALT) vuosiraportin<sup>2</sup> 2014 mukaan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa pääaiheuttajana olleista ajoneuvoista 18 prosentissa (n=24) oli teknisiä vikoja, jotka olivat muita kuin rengasvikoja ja 6 prosentissa ajoneuvoista (n=8) viat olivat sellaisia, että ne vaikuttivat onnettomuuden syntyyn. Keskimäärin auton tekniset viat ovat vuosina 2010–2014 vaikuttaneet noin 7 prosentissa kuolemaan johtaneita onnettomuuksia onnettomuuden syntyyn. Lisäksi renkaiden huono kunto on yleinen

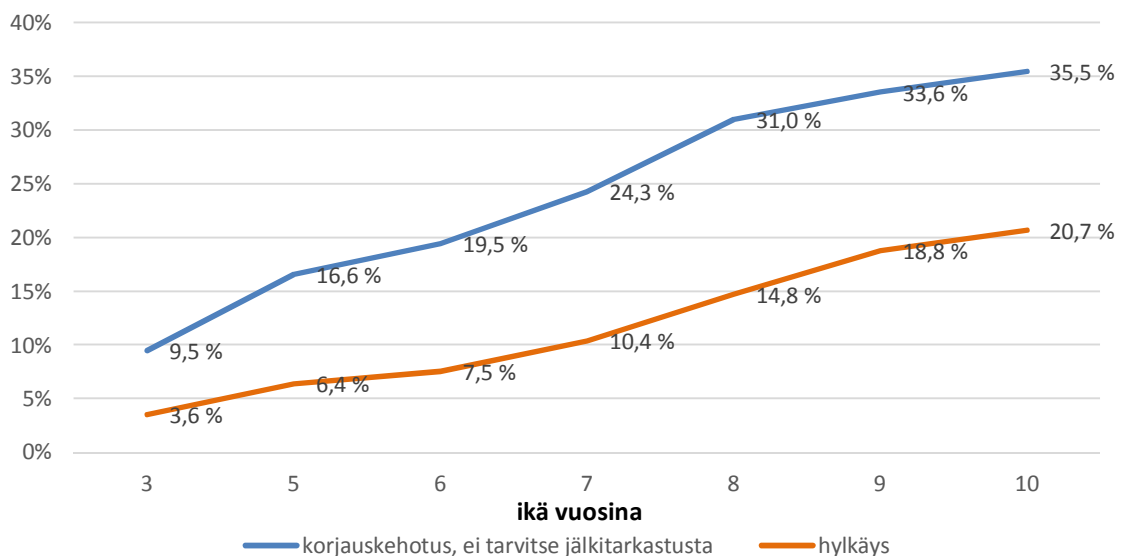
<sup>1</sup> Säästävätkö suomalaiset henkensä uhalla? Tutkimus suomalaisautoilijoiden toiminnasta liittyen autohuoltoon. Burson-Marsteller. Teknisen Kaupan ja Palveluiden yhdistys, 2015.

<sup>2</sup> VALT-vuosiraportti 2014. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Liikennevakuutuskeskus. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT, 2015.

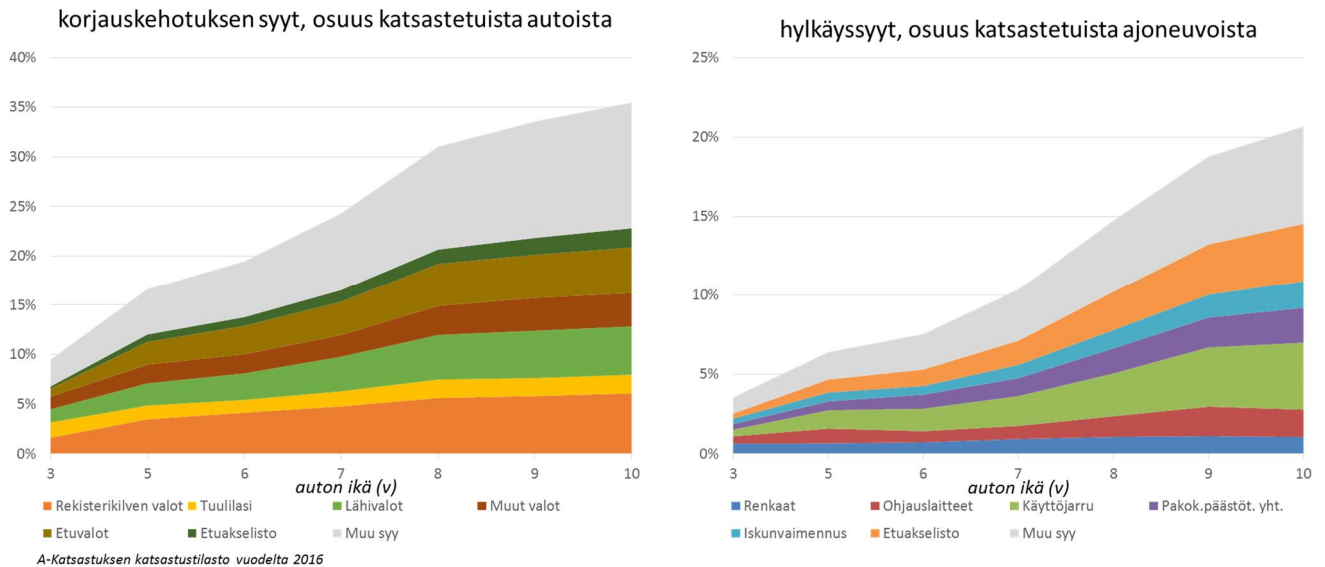
onnettomuuksien riskitekijä, esimerkiksi vuonna 2014 kaikkiaan 16 prosentissa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista oli osatekijänä renkaisiin liittyvät riskitekijät.

On ilmeistä, että teknisten vikojen ja huonokuntoisten renkaiden osuus liikennekäytössä olevissa autoissa kasvaa, jos katsastusväliä harvennetaan niissä auton ikäluokissa, joissa auton huoltoväli on jo pidentynyt. Asetuksen perusteluissa onkin todettu, että katsastusaikavälin pidentäminen lisää liikennekuolemien määrää noin 3 henkilöllä, vakavien loukkaantumisten määrää noin 6 henkilöllä ja lievempiä loukkaantumisia enintään 80 henkilöllä. Onnettomuuskustannusten kasvu (laskennallisesti 16 miljoonaa euroa) syö yhteiskuntataloudellisesti laskien suurimman osan kuluttajille syntyneestä katsastusmaksujen säästöistä, jonka on arvioitu olevan noin 24 miljoonaa euroa. Kuluttajalle katsastusmaksuissa syntyvien säästöjen määrä on laskennallinen, sillä monesti katsastuksen yhteydessä havaitut viat johtavat aikaisempaan ja ennaltaehkäisevään korjaukseen. Vikojen havaitseminen jo ennalta ennen kuin niistä aiheutuu vakavampia seurauksia edistää liikenneturvallisuutta ja vähentää korjauskustannuksia.

Katsastustilastojen perusteella hylkäysprosentti kasvaa lähes lineaarisesti 6. ikävuoden jälkeen. Kuvassa 1 on esitetty 3–10-vuotiaiden autojen hylkäysprosentti katsastuksessa sekä osuus autoista, jotka saivat katsastuksen yhteydessä korjauskehotuksen. Jo 7-vuotiaista autoista noin 10 prosenttia hylättiin katsastuksessa ja 9-vuotiailla autoilla hylkäysprosentti oli jo noin 19. Yli kolmannes 7-vuotiaista autoista ja yli puolet 9-vuotiaista autoista sai katsastuksessa joko korjauskehotuksen tai hylättiin määräaikaikatsastuksen yhteydessä. Yleisimmät hylkäyssyyt 6–10-vuotiailla autoilla ovat käyttöjarrun viat ja etuakseliston viat. Myös korjauskehotusten osuus on suhteellisen korkea ja kasvaa selvästi iän myötä. Korjauskehotuksen tyypillisimmät syyt 6–10-vuotiailla ajoneuvoilla olivat ajovalojen, rekisterikilven valojen, tuulilasin tai etuakseliston viallisuus (kuva 2).



Kuva 1. Katsastuksessa hylättyjen autojen ja korjauskehotuksen saaneiden autojen osuus ikävuosittain 3–10-vuotiailla autoilla A-Katsastuksen katsastusaineistoissa.



Kuva 2. Yleisimmät hylkäyssyyt ja korjauskehotusten syyt ikävuosittain 3–10-vuotiailla autoilla A-Katsastuksen katsastusaineistoissa.

7–9-vuotiaiden autojen mittarilukemat ovat Suomessa keskimäärin korkeat<sup>3</sup>. Vuonna 2016 yksityisessä käytössä olleiden henkilöautojen mittarilukema oli 7-vuotiailla henkilöautoilla noin 115 000 kilometriä ja 9-vuotiailla 159 000 kilometriä. Pakettiautoilla vastaavat mittarilukemat olivat 140 000 ja 182 000 kilometriä. Mittarilukemienkin perusteella katsastuksesta vapautettavaksi ehdotetuilla autoilla on jo ajettu suhteellisen paljon, jolloin niiden vikaantumisalttius on selvästi nuorempaa autokantaa suurempi.

### Katsastusvälin harventaminen heikentäisi huolto- ja korjaamoelinkeino toiminnan edellytyksiä

Asetuksen perusteluissa on arvioitu, että katsastusvälin muutos vähentäisi katsastusalan työllisyyttä noin 180 henkilötyövuodella. Liikevaihdon muutoksen ja katsastusalan kokonaisliikevaihdon perusteella laskien katsastusalan työpaikkojen määrä vähenisi enemmän, noin 300 henkilöllä. Liikevaihto vähenisi 10–15 prosenttia, mikä käytännössä tarkoittaisi katsastusalan yritysverkoston ja palvelupisteiden harvenemista. Katsastusalan oman liikevaihdon muutoksen ja alan keskipalkkatason perusteella tehdyn arvion mukaan muutoksen todennäköinen vaikutus työllisyyteen olisi tätä suurempi, jopa 550 henkilön suuruusluokkaa, jos katsastusmäärän väheneminen käynnistäisi laajemman katsastusalan toimialarakenteen muutoksen. Alalla työskenteli vuonna 2014 Tilastokeskuksen toimialatilastojen mukaan noin 1 800 henkilöä, joten työpaikkojen määrän väheneminen heikentäisi laskentatavasta riippumatta olennaisesti katsastusalan työllisyyttä.

Katsastustoiminnan lisäksi muutos vähentäisi merkittävästi huolto- ja korjaamotoimintojen työllisyyttä ja alan kannattavuutta. Asetuksen perustelumuiotiossa ei ole arvioitu erikseen muutoksen vaikutusta huolto- ja korjaamotoimialoille. Vanhemmilla autoilla huolto- ja korjaustoimenpiteiden

<sup>3</sup> Trafi, avoin autokanta-aineisto, 30.9.2016 liikennekäytössä olevat autot.

kantimena toimii usein määräaikaikatsastus. 6–10-vuotiaita autoja huolletaan saksalaisen tutkimuksen<sup>4</sup> mukaan noin 0,85 kertaa vuodessa, eli keskimäärin 14 kuukauden välein. Saman tutkimuksen mukaan keskimäärin 38 prosentille 6–10-vuotiaille autoista tehdään vuosittain jotakin korjaustoimia.

Autojen saamien korjauskehotusten suhteellisen korkea osuus kuvaa hyvin katsastustoiminnan roolia auton ajokunnon valvonnassa ja säilyttämisessä. Katsastustoiminnan ja autojen korjauksen ja huollon yhteys on tärkeä, sillä korjaustarve ilmenee usein vasta määräaikaikatsastuksen yhteydessä erityisesti niillä autoilla, joita ei ole huollettu huolto-ohjelman mukaisesti. Arviomme mukaan 7- ja 9-vuotiaiden autojen vapauttaminen määräaikaikatsastuksesta myöhentäisi korjaamoissa tehtäviä teknisten vikojen korjauksia noin 65 000 autolla vuosittain. Lisäksi arviolta noin 15 000 katsastusta ennakoidun huoltoa jäisi vuosittain tekemättä. Arvio perustuu 7- ja 9-vuotiaiden henkilö- ja pakettiautojen määrään autokannassa, niiden huoltoväliin sekä katsastustilastojen hylkäys- ja korjauskehotusosuuteen. Huolto- ja korjaustoimien väheneminen pienentäisi huolto- ja korjaamotoimialan liikevaihtoa vuosittain noin 27 miljoonalla eurolla, jos katsastusväli muutettaisiin asetusluonnoksen mukaisesti. Huolto- ja korjaamotoiminta työllistää Suomessa noin 19 000 henkilöä. Liikevaihdon väheneminen vähentäisi huolto- ja korjaamoalan työllisten määrää arviolta 210–230 henkilöllä.

Muutos vähentäisi autoalalta kokonaisuutena arviolta vähintään 500 henkilötyövuotta, jos huomioon otetaan katsastustoimialan lisäksi huolto- ja korjaamotoiminnot. Työllisyysvaikutukset voivat kasvaa jopa 800 henkilöön, jos muutos käynnistäisi katsastustoimialalla laajemman toimialarakenteen muutoksen, joka keskittäisi toiminnot suuriin katsastustoimipaikkoihin. Mikäli asetuksessa säilytettäisiin katsastusvelvollisuus 7- ja 9-vuotiailla autoilla, työllisyysvaikutukset jäisivät selvästi pienemmäksi, alle 200 henkilöön.

Lakimuutoksen liikenneturvallisuus- ja työllisyysvaikutukset ovat mielestämme niin merkittäviä ja kuluttajahyödyt niin pieniä, että jatkossakin on perusteltua edellyttää yksityiskäytössä oleville henkilö- ja pakettiautoille määräaikaikatsastusta vuosittain 6. ikävuoden jälkeen.

Kunnioitavasti,

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

---

<sup>4</sup> DAT Report 2016. Deutsche Automobil Treuhand GmbH