

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)

Helsinki 14.8.2012

Viite: LVM:n lausuntopyyntö 6.6.2012 LVM/138010312012

Luonnos hallituksen esitykseksi ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävienjärjestämistä koskevaksi lainsäädännöksi

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja ilmoittaa kantanaan seuraavaa.

Luonnoksessa ehdotetuilla muutoksilla ja niiden pohjalta säädettävillä laeilla on erittäin suuri merkitys autokatsastusalalle ja niille palveluille, joita ala nykyisellään tuottaa. Muutosten suorilla ja välillisillä vaikutuksilla on suuri merkitys autokatsastuksen vaikuttavuuteen liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta, sekä lisäksi useita välillisiä vaikutuksia kuluttajansuojaan ja ajoneuvojen rekisteröintijärjestelmän luotettavuuteen.

Tässä esityksessä on neljä erittäin vaikuttavaa muutosehdotusta; luopuminen katsastusalan riippumattomuudesta, katsastuslupien eriyttäminen kevyen ja raskaan kaluston katsastusluviksi, katsastajien koulutusvaatimuksia koskevat muutokset, sekä vaatimus sertifioidusta laatujärjestelmästä. Tämän lisäksi useilla muilla esitykseen sisältyvällä ehdotuksilla on eritasoisia vaikutuksia katsastusalalle.

Esitysluonnoksessa on kohtia, joita ei ole perusteltu täysin oikeista lähtökohdista ja ne perustuvat vain McKinseyn tutkimuksiin. YKL ry toivoo, että säädösuudistukset valmistellaan eräiltä kohdin uudelleen ja esille tuodaan myös muiden tutkimusten havaintoja.

Kuten perusteluissa on mainittu, niin direktiivi määrittelee yksiselitteisesti seuraavaa: "Jos katsastuksista vastaavat laitokset suorittavat samalla ajoneuvojen korjauksia, jäsenvaltioiden on erityisesti huolehdittava siitä, että katsastusten puolueettomuus ja korkea laatu säilytetään."

YKL ry toteaa mielipiteenään, että katsastusalan riippumattomuus muusta autoalasta takaa katsastuksen puolueettomuuden ja näin ollen riippumattomuus tulisi säilyttää.

Olemme viitanneet lausunnossamme kulloinkin kommentoitavaan kohtaan. Eräissä tapauksissa kohtia on yhdistetty.

Nykytila ja katsastustoiminnan järjestäminen

Luonnoksessa todetaan, että Ramboll Management Consultingin selvityksen mukaan katsastus- ja korjaamoalan *yhteistyö* on nykyisellään vakiintunut toimintatapa. Mielestämme kyseessä ei ole *yhteistyö*, vaan normaali liiketoiminta. Katsastustoimipaikka voi vuokrata tilat ja tiloissa mahdollisesti tiloissa kiinteästi olevia laitteita keneltä tahansa, mikäli se on liiketaloudellisesti kannattavaa. On selvää, että toimipaikan sijainnilla on suuri merkitys ja eräissä tapauksissa sijainti aikaansaa toiminnan joustavuutta asiakkaan (autoilija tai korjaamo) ja katsastustoimipaikan välillä. Asiakkaana oleva korjaamo saa hyötyä lyhyestä matkasta katsastukseen. Katsastus ja korjaamo toimivat toisistaan erillisinä toimijoina ja riippumattomuus takaa puolueettoman toiminnan.

Nykytilan arviointi

Arvioinnissa ei ole lainkaan puututtu Suomessa käytössä olevaan ainutlaatuiseseen järjestelmään, jossa korjaamot voivat antaa todistuksen päästöjen mittaamisesta, jarrujen tarkastuksesta ja OBD- järjestelmän tarkastuksesta. Tämä järjestelmä ei vaadi lupabyrokratiaa, ja on mahdollinen vain sen vuoksi, että

riippumattomat katsastustoimipaikat voivat suorittaa katsastuksen yhteydessä kontrollimittauksen, jolloin todistusten oikeellisuus tulee riittävästi varmistettua.

Järjestelmä lisää osaltaan merkittävästi mm. mahdollisuuksia korjaamojen tilojen ja laitteiden hyödyntämiseen katsastustoiminnan osana, ja on työmääräosuudella mitattuna hyvin merkittävä. Nämä tehtävät ovat katsastuksen kannalta tärkeitä eivätkä oikeastaan kuuluisi toimilupalain määrittelemiin ”vähäisiin osiin.” *YKL ry pyytää täydentämään nykytilan arviointia tältä osin.*

Katsastustoiminnan maksu ja katsastustoiminnan valvontamaksu

Katsastustoiminnan yksittäisistä kustannuseristä valvontamaksu on noussut eniten. Katsastustoiminnan yksityistämisen alussa valvontamaksu oli 1mk! Selkeä syy valvontamaksun lähes vuosittaiseen korotustarpeeseen on olemassa, ja se on kustannuksistaankin julkisuutta saanut tietojärjestelmä ATJ. Ajoneuvotietojärjestelmän roolia muussakin mielessä pitäisi nykytilan kuvauksessa tuoda esiin. Samalla on todettava, että toimintakatkot ovat olleet edelleen järjestelmän riesana. *Kuten myöhemmin olemme lausunnossamme todenneet, niin osa valvontamaksusta tulisi käyttää Ajoneuvotietojärjestelmän kehittämiseen siten, että se voisi toimia katsastusasemien työkaluna katsastuksen laadun kehityksessä.*

Kansainvälinen kehitys

Kansainvälistä tilannetta ja kehitystä on käsitelty suppeasti ja lähes ainoastaan niiden maiden osalta, joissa korjaamoilla on oikeus suorittaa katsastuksia. Erityisesti on huomioitava se, että Euroopassa on vain muutama maa joissa korjaamoille on annettu oikeus katsastaa. Perusteluissa ei ole ollenkaan kiinnitetty huomiota siihen, kuinka massiivinen katsastuksen valvonta esimerkiksi Hollannissa ja Norjassa on. Tämä tosiasia olisi pitänyt huomioida perusteluissa. Katsastuksen valvonnasta on mainittu myöhemmin perustelussa, mutta sen mahdollisia mittasuhteita ei ole kuvattu realistisesti.

Ruotsi vapautti katsastusalan kilpailulle heinäkuussa 2010. Merkillepantavaa on se, että siellä ei annettu autokorjaamoille oikeutta katsastaa ja laatujärjestelmävaatimusta kiristettiin. Ruotsi perusteli linjaansa kuluttajan edun suojaamisella.

Muutamien maiden katsastusjärjestelmien kuvauksessa on pääpaino palvelujen saatavuudella ja palvelujen hintakehityksellä. Kuvauksesta, niidenkin harvojen maiden osalta joita se nyt koskee, yleisesti puuttuu ehkä tärkein elementti, katsastuksen laatuarviot. Niissä maissa, joissa korjaamot suorittavat katsastuksia, se on selkeästi ongelma, ja asia tulisi tuoda esiin. Esimerkiksi Hollannissa korjaamokatsastajien toimilupia peruutetaan vuosittain huomattava määrä.

EU-lainsäädäntö

EU:ssa valmistellaan tällä hetkellä katsastuslainsäädännön uudistusta ja sen yhtenäistämistä. Esitysluonnos kansalliseksi säädökseksi on jossain määrin päällekkäinen ja ristiriitainenkin EU:ssa valmisteltuun ehdotukseen. YKL ry:n näkemys on, että tulevan EU lainsäädännön aiheuttamat muutokset tulisi selvittää ja huomioida ennen kuin ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävienjärjestämistä koskevaa lainsäädäntöehdotusta viedään eteenpäin.

Palvelut ja niiden saatavuus

Esitysluonnoksessa todetaan, että *”Asiakaspalvelua on kehitetty esimerkiksi sijoittamalla katsastusasemia mahdollisimman lähelle asiakkaita.”* Seuraavassa lauseessa kuitenkin hämmästellään sitä miksi *”Monella muulla alalla on tehokkuutta haettu keskittämällä toimintoja, niin katsastusalalla kehitys on ollut päinvastaista.”* Asiakaspalvelun kannalta on selvää, että asiakkaiden lähelle on mentävä, jos se on liiketaloudellisesti kannattavaa. Katsastusalalla on myös todettu, että toiminnan keskittäminen ei toimi samalla tavalla kuin esimerkiksi isoissa marketeissa. Katsastusasiakkaat eivät voi toimia itsepalveluperiaatteella ja kerätä katsastuksiaan ostoskärryihin. Katsastus on hyvin työvoimavaltainen toimiala ja iso katsastusasema ei välttämättä toimi niin tehokkaasti kuin optimaalisesti asiakasympäristöön suunniteltu ja toteutettu yksikkö.

Lisäksi esitysluonnoksessa todetaan, että *”Muualla, kuin asutuskeskuksissa, toimipaikat ovat etäällä toisistaan, joten siellä ei ole kilpailua. Kilpailun puute puolestaan on useissa tapauksissa johtanut keskimääräistä korkeampiin katsastushintoihin.”* Katsastusasema, kuten korjaamokin vaatii toimiakseen riittävän autokannan. Palvelun tarjoaminen pienillä paikkakunnilla vaikka hieman korkeammalla hinnalla on asiakkaan etu, koska muussa tapauksessa palvelua pitäisi hakea kauempaa. Turun kauppakorkeakoulun tutkimuksessa on tarkasteltu myös katsastuksen todellista hintaa katsastusmatkan pituuden perusteella. ***YKL ry ei kannata sitä, että katsastuksen toimintaedellytyksistä ja laatuvaatimuksista tingitään sillä perusteella, että etäisyydet ovat pitkiä. Kyseinen menettely voi vaarantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi.***

Riippumattomuus

Riippumattomuutta arvioitaessa on tultu johtopäätökseen, että mahdollisuus vuokrata katsastustilat korjaamolta heikentää katsastustoiminnan riippumattomuutta. Tämä toteamus lienee esitetty vain teoreettisena mahdollisuutena. Kyseiselle johtopäätökselle ei ole olemassa näyttöä, sillä tietoon ei ole tullut ainoatakaan tapausta, jossa tämä seikka olisi riippumattomuuden vähenemisen kautta vaikuttanut katsastuksen lopputulokseen tai laatuun. *Olennaistahan on se, että katsastuksia suorittavat henkilöt eivät ole korjaamon palveluksessa.*

Suomen katsastusmarkkinat

Esitysluonnoksessa on todettu, että *”Suomen katsastusmarkkinoiden ominaispiirre on valtion ja lainsäädännön keskeinen osuus markkinoiden luonnissa ja toimivuudessa.”* Miten Suomen katsastusmarkkina eroaa muiden EU maiden vastaavasta? Ominaispiirre ei ole lainsäädännön keskeinen osuus vaan se, että Suomessa autojen huomattavasti korkeampi keski-ikä, ilmasto-olosuhteet ja tiestön huono kunto vaikuttavat huomattavasti myös autojen kuntoon.

Lisäksi Suomen katsastusmarkkinoiden kehitystä arvioitaessa on todettu, että katsastusten määrä on pysynyt lähes samana. Näin asia ei kuitenkaan ole, sillä määräaikaikatsastusten määrä on jatkuvasti noussut. Keskimääräinen vuosittainen kasvu on ollut noin 2,5 %.

Määräaikaikatsastuksen hintojen kehitys

Katsastushintojen kehitykselle on annettu kohtuuttoman suuri merkitys mahdollisia säädösmuutoksia pohdittaessa. Hintakehityksen seuranta vuoden 1994 yksityistämisen alusta lähtien on sinänsä mielenkiintoista. Havainnollista olisi myös todeta, miten katsastushinnat kehittyivät vastaavan pituisena ajanjaksona tätä ennen, kun valtio hoiti alaa monopolinaan. Vuonna 1977 henkilöauton määräaikaikatsastuksen hinta oli 25 markkaa, ja vuonna 1993, jolloin asia viimeksi säädettiin asetuksella, 130 markkaa. Ottaen huomioon elinkustannusindeksin nousu, oli reaalihintaa noussut lähes 2-kertaiseksi. Monet muutokset toki sattuiivat tähän ajanjaksoon, mutta vastaavan tason muutoksia astui voimaan tai toteutui myös yksityistämisen jälkeisellä jaksolla, erityisesti vuosina 2002- 2003. Uusien katsastusasemien perustaminen laajenevassa määrin, palvelun paraneminen merkittävästi ja toiminnan laadun parantuminen on mainittava jälkimmäisen jakson etuna.

Esitysluonnoksessa ei ole huomioitu riittävästi katsastusalan viimeaikaista kehitystä ja sitä, että hintojen taso on alkanut selvästi alentua kolmen viime vuoden aikana. Hintakehitystä arvioitaessa on pitäydtytty vain McKinseyn ja Rambollin selvityksiin. Niissä on jo aiemmin havaittu puutteita, joista on erikseen huomautettu aikaisemmin. Esityksessä oleva määräaikaikatsastuksen hintojen kehityksen kuvaus on ristiriitainen. McKinseyn tutkimuksen mukaan *”Kilpailun lisääntyminen on johtanut hintatason keskimääräistä hitaampaan kasvuun tai jopa hintojen alentumiseen”*. Toisaalla tekstissä on todettu että *”Rambollin toisessa selvityksessä todettiin, että hintataso ei ole vuosien 2010 -2012 välillä käytännössä muuttunut”*

Vastaavasti Turun kauppakorkeakoulun tutkimuksessa on todettu, että *”Vuodesta 2009 vuoteen 2011 tarkasteltaessa reaaliomuutosta inflatio huomioiden hinnat ovat kääntyneet keskimäärin 8 prosentin laskuun määräaikaikatsastuksen ja kokonaishinnan osalta sekä 4-11 prosentin laskuun päästömittauksissa.*

Edellä mainitun perusteella YKL ry:n mielestä olisi syytä, että johtopäätöksiä tehtäisiin myös Turun kauppakorkeakoulun tutkimuksen ”Autokatsastusalan markkinoiden kehityksestä ja kilpailusta” pohjalta.

Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Tavoitteet

Tavoite hillitä katsastuksen hintojen nousua ja sitä kautta liikenteen kustannuksia, on periaatteessa ymmärrettävä, mutta nykyisen hintatason ja hintakehityksen valossa se on tarpeeton ja riittämätön peruste vahvoihin säädösmuutoksiin. Suomessa on toimiva ja laajeneva kilpailu katsastusmarkkinoilla. Tämä on muutaman viime vuoden aikana vahvasti virinneen kotimaisen palvelutuotannon ansiota.

Tehdyt tutkimukset osoittavat kiistatta, että kilpailu alalla toimii ja hinnat ovat laskeneet.

Muutosehdotuksessa puututaan voimakkain keinoin asioihin, jotka ovat jo toteutuneet puhtaasti liiketaloudellisin perustein.

Turun kauppakorkeakoulun tutkimus toteaa johtopäätöksessään, että *”Vain kilpailun puutteella, heikolla saatavuudella tai korkealla hinnalla perustellut lainsäädännön muutokset eivät tämän tutkimuksen valossa tunnu välttämättömiltä.”*

Esityksessä on populistisia tavoitteita, joiden todellista toteutumista ei ole takeita. Eräs tavoite on kirjoitettu: *”Tavoitteena on antaa autoilijoille mahdollisuus valita auton huoltaminen ja katsastaminen hoidettaviksi niin sanotulla yhden luukun periaatteella säästäten autoilijoiden asiointiaikaa ja asiointimatkoja. Autoilijalla olisi kuitenkin aina jatkossa oikeus valita autonsa pelkkä katsastus ilman siihen liittyviä korjaus- tai huoltopalveluja.”* Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että asiakas joutuu tilaamaan huollon ja katsastuksen viikkoja etukäteen. Jos korjaamalla suoritettavan katsastuksen yhteydessä havaittavien vikojen korjaamiseen tarvitaan varaosia, niin asiakas joutuu jättämään autonsa korjaamolle useiksi päiviksi tai ainakin palaamaan uudelleen takaisin, kun varaosat ovat saapuneet.

Se että autoilijalla olisi mahdollisuus saada pelkkä katsastus ilman siihen liittyviä korjaus- tai huoltopalveluja on täysin teoreettinen ja myös käytännössä mahdoton valvoa.

Katsastusalan riippumattomuuden säilyttäminen muusta ajoneuvoalasta

Katsastusalan riippumattomuus on alan nykyisille toimijoille keskeinen kysymys. Perustelu-muistiossa on tuotu esiin myös riippumattomuuden hyviä puolia. Lisäyksenä tulisi mainita ainakin se, että kuluttajan on nyt helppo seurata ja verrata palvelun hintaa, kun siihen ei sisälly mitään muuta palvelua.

Riippumattomuudesta luopuminen vaikeuttaisi tätä seurantaa ja vertailua jopa saattaisi tehdä sen mahdottomaksi. Riippumattomuus on mahdollistanut muiden palvelujen tuottamisen ilman esteellisyysongelmia.

Todettakoon, että meille on nykysäädösten aikana muodostunut alueellisesti erittäin kattava katsastuspalveluverkosto jonka säilyttäminen on tärkeää myös esimerkiksi rekisteröintipalvelujen, liikennetarvikekaupan valvonnan ja liikennevalvonnan kannalta. Tällaisten oheispalvelujen ylläpito ei ole mahdollista, jos toimipaikat menettävät huomattavan osan tuloistaan alalle syntyville uusille ”kermankuorijoille”. Esimerkinä voi mainita sen, että katsastustoimipaikat suorittavat noin 60 % ajoneuvojen kaikista rekisteröinneistä. Huomionarvoista on se, että katsastustoimipaikat hoitavat myös kaikki vaikeimmat rekisteröintitehtävät lähes 100 % osuudella ja ovat ainoa palveluntarjoaja.

Tämä on merkittävä seikka, kun arvioidaan rekisteröintipalvelujen tarjontaa jatkossa, mahdollisesti muuttuneessa katsastusasemaverkostossa.

Esitysluonnoksessa on täysin vailla todellisuusperustaa oleva ajatus: *”Riippumattomuusvaatimus muusta ajoneuvoalasta estää katsastustoimipaikkoja tasaamasta hiljaisina aikoina kapasiteettiaan muihin ajoneuvoihin liittyviin tehtäviin esimerkiksi huolto- tai korjaustehtäviin, joihin toimipaikkojen tilat ja varusteet sellaisinaan tai täydennettyinä antaisivat mahdollisuuden.”*

Selvä tosiasia on, että katsastustoimipaikkojen katsastuslinjat eivät sovellu autojen korjaukseen. Ei riitä, että varusteita ja työkaluja täydennetään, tilat on useimmissa tapauksissa muutettava täysin uuteen

uskoon. Useimmiten lopputulos olisi, että tila ei enää sovellu kunnolla katsastukseen eikä myöskään korjaustoimintaan.

Esitysluonnoksessa todetaan myös: *”McKinsey & Companyn toisen selvityksen mukaan tiukasta riippumattomuudesta luopumisella ja katsastusten sallimisella myös autokorjaamoille on mahdollisuus saada laajempi alueellinen kattavuus katsastuspalvelujen tarjontaan ja lisää katsastustoimijoita. Tästä seuraisi yksittäisenä muutoksena muita vaihtoehtoja suurempi vaikutus katsastusalan kilpailun lisääntymiseen ja katsastushintojen laskuun.*

On varmaankin totta, että eräillä alueilla katsastuspalvelujen saatavuus korjaamoiden kautta voisi kasvaa, mutta se ei anna katsastushintojen laskulle minkäänlaisia takeita.

Ehdotuksen 7§ Katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä sanoo: *”Hakijalta edellytettäisiin sellaista organisoitumista, että hakijan muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta ei vaikuta katsastuspäätökseen.*

Tällaisena voitaisiin pitää sellaista organisaatorakennetta, jossa katsastustoiminnan ja muun toiminnan johto sekä työn valvonta on järjestetty toisistaan erillisinä.” Periaatteena siis on, että katsastuspäätöksen tulee olla muusta toiminnasta erillään, puolueeton ja luotettava. **Miten pieneen autokorjaamoon sijoitetaan organisaatorakenne ja muun toiminnan johto siten että katsastus on puolueeton ja muu toiminta ei vaikuta siihen?**

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusluvan säilyttäminen yhdessä

Keveyen ja raskaan kaluston katsastuslupien erottamista koskevat tarkastelu on kirjoitettu hyvin päämäärähakuisesti. Hyvänä piirteenä nykyjärjestelmässä on tuotu esiin, että raskaan kaluston katsastusten palvelutarjonta ja -verkosto on riittävä.

Muitakin huomattavia etuja voi tuoda esiin:

- Katsastajien yleisen ammattitaidon ylläpitäminen, kun mukana on myös raskaan kaluston katsastuksia, on tehokkaampaa.
- Raskaan kaluston linjoja on voitu käyttää mm. matkailuperävaunujen, matkailuautojen ja muiden erikoisajoneuvojen katsastuksiin, joita varten pelkkä kevyen kaluston linja ei sovellu.

Jos nykykäytäntöön olisi välttämätöntä tehdä muutoksia, niin noudatettavaa etäisyysrajaa voitaisiin harkita lisättäväksi.

Toimilupaehtojen muutoksen yhteydessä tulisi selkeästi määritellä, minkälaiset vaatimukset toimipaikan tiloille tulee olla kun katsastetaan O2-luokan perävaunuja.

Toimilupien eriyttäminen kevyen ja raskaan kaluston suhteen edesauttaisi esityksen mukaan asemien sijoittumista optimaalisesti. Vaikka näin voisi olla jossakin määrin kevyen kaluston katsastusasemien puolella, niin tämä etu jää pieneksi sen rinnalla, että raskaan kaluston palvelutarjonta selkeästi vähenisi, ja palveluhinnat siellä nousisivat.

Joitakin muitakin seurausvaikutuksia ilmenisi, erityisesti, jos kevyen kaluston katsastusasemat eivät olisi riippumattomuusvaatimuksen piirissä. Niiden lukumäärä tulisi kasvamaan, kuten esimerkiksi Tanskassa ja Norjassa on käynyt. Lisäksi katsastustoiminnan laadun ylläpitäminen nykytasolla olisi hyvin haastavaa. Mainittu toiminnan laadun heikkeneminen ei välttämättä viittaa ajoneuvon tekniseen tarkastukseen, vaan esimerkiksi erilaisiin ajoneuvojen veroihin liittyviin kysymyksiin ja ajoneuvon teknisten tietojen päivittämiseen Ajoneuvotietojärjestelmään.

Muutosehdotukset riippumattomuusvaatimukseen katsastus- ja yksittäishyväksyntätoiminnassa

Ehdotuksessa esitetään, että määräaikais- ja valvontakatsastuksissa luovuttaisiin luvanhaltijan tiukoista riippumattomuusvaatimuksista. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusluvan hakijan osalta ehdotetaan riippumattomuusvaatimukseksi, ettei hakija saa harjoittaa tai olla kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa taikka vakuutustoimintaan liittyvää vahinkotarkastustoimintaa tai luvanvaraista liikennettä.

Kyseinen jaottelu tulisi aiheuttamaan sen, että rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten saatavuus heikkenisi huomattavan paljon, koska erikoiskatsastusten suoritemäärät ovat huomattavan pieniä verrattuna määräaikaiskatsastukseen. Edellä mainitut erikoiskatsastukset olisivat tarjolla vain suurempien

kaupunkien alueella. *Riippumattomuuden poistaminen saattaa vähentää erikoiskatsastusten saatavuutta huomattavasti varsinkin Pohjois-Suomessa ja harvaan asutuilla alueilla.*

Koeajoratavaatimuksen poistaminen

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että koeajoratavaatimuksesta luovuttaisiin, mutta koeajovaatimus säilyisi. Koeajoradan poistamisen myötä katsastustehtävien suorittamiseen liittyvät työsuojeluongelmat tulisivat lisääntymään, mikäli vaatimus ajoneuvon koeajosta säilytettäisiin. Mikäli koeajo suoritettaisiin muun liikenteen seassa, niin liikenneturvallisuus saattaisi vaarantua katsastusprosessin läpiviennin yhteydessä. *YKL ry lausuu mielipiteenään sen, että koeajoradasta luopumisen yhteydessä myös ajoneuvon koeajovaatimuksesta on luovuttava.*

Katsastuspalvelurekisteri

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että: *”Katsastusluvan haltijan olisi talletettava katsastuspalvelurekisteriin toimipaikan nimi, sijaintitiedot ja yhteystiedot sekä katsastuslajeittain palveluajat, jolloin katsastustoimipaikalla on yleisesti saatavissa katsastuspalveluja.”* Kyseinen ehdotus aiheuttaa lisää kustannuksia Liikenteen turvallisuusvirastolle ja alan toimijoille. Nykyisten toimijoiden näkyminen Internetissä ja katsastushintoihin erikoistuneilla www-sivuilla on vähintäänkin riittävä. *YKL ry toteaa mielipiteenään, että olisi paljon hyödyllisempää kehittää Ajoneuvotietojärjestelmään (ATJ) katsastuksen laadunkehittämistä tukevat vikatieto- ja suoritetilastot myös katsastustoimipaikkojen käyttöön. Tällä poistettaisiin nykyisiä päällekkäisyyksiä tietorekistereissä.*

Muutokset katsastajien koulutusvaatimuksiin

Katsastajien koulutusvaatimusten uudistamistarve on olemassa, koska sen peruste on Suomen koulutusjärjestelmän muutoksissa, ei niinkään katsastusalan sisällä, kuten muistiossa annetaan ymmärtää. Esitysluonnoksessa ei ole selvitetty katsastajien peruskoulutusvaatimuksia EU tasolla. Valmisteilla olevan katsastusdirektiivin muutoksen myötä olisi toivottavaa, että nyt käsillä oleva esitys saattaisi ne meillä ”linjaan muiden EU-maiden kanssa”. YKL ry myöntää, että tarvetta peruskoulutusvaatimusten tarkistamiselle on olemassa. Peruskoulutusvaatimuksen muutosta on pohdittu lähinnä Liikenteen turvallisuusviraston toimesta yli seitsemän vuotta. Huolestuttavaa on se, että nyt ”rysäytetään” kaikki kerralla. Jos lähes kaikkien toimintaan vaikuttavien tekijöiden; toimilupien eriyttäminen, peruskoulutusvaatimuksen muuttaminen ja riippumattomuudesta luopuminen toteutetaan samanaikaisesti, niin yhteisvaikutus on alan kannalta tuhoisa.

Esitysluonnos on kirjoitettu peruskoulutuksen osalta epäselvästi. Koulutusvaatimus alalle tuloon on kirjoitettava perusteluun yksikäsitteisen selvästi. Sivulla 19 on mainittu että: *”Katsastajien koulutusvaatimusten uudistamisella tavoitteena on mahdollistaa nykyisin teknikko- ja insinööritutkinnon lisäksi hakeutuminen ammatti- ja erikoisammattitutkintojen kautta katsastajakoulutukseen.”* Vastaavasti yksityiskohtaisissa perusteluissa sivulla 44 sanotaan että: *”Peruskoulutuksella tarkoitettaisiin alalle tulevan henkilön ammatillista peruskoulutusta.”* Tässä on ristiriitana se, että toinen kohta puhuu ammatillisesta peruskoulutuksesta (ammattikoulu) ja toinen ammattitutkinnosta. *Aiemmin katsastusalan koulustoitomikunnan mielipide oli että katsastusalan alalletulovaatimuksena olisi ammatillinen peruskoulutus eli ammattikoulu ja sen lisäksi suoritettu ammattitutkinto tai erikoisammattitutkinto.*

Esityksen vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Kotitalouksien asemaan on ehdotuksilla toki huomattavasti muitakin vaikutuksia kuin ne, jotka nyt on tuotu esiin esitysluonnoksessa. Kuluttaja ei voisi seurata korjaamokatsastusten hinnoittelua läpinäkyvyyden puuttuessa. Lähes mahdotonta on myös seurata katsastusten luonteen muuttumisesta johtuvaa ”ylikorjaamista”. Kuluttajan maksama hinta on korjaamokatsastusten myötä vaarassa kohota. On lisäksi

todettava, että mahdollisen korjaamokatsastuksen myötä yhä pienemmät katsastusasemat tuottavat katsastuspalveluja. *On pelkkää oletusta että esitetty malli johtaisi katsastushintojen alenemiseen, palvelun todellinen kokonaishinta saattaisi yhtä hyvin nousta.*

Pelkästään kevyen kaluston toimilupien salliminen voi lähtökohtaisesti alentaa ilmoitettua katsastuksen hintaa kevyen kaluston osalta. Tämä alentava vaikutus kuitenkin peittyy edellä mainittujen toiseen suuntaan vaikuttavien tekijöiden alle, koska korjaamon työveloitus ja käytettävien varaosien hinnoittelu takaa kohtuullisen voittomarginaalin.

Tavallinen kotitalouskuluttaja katsastaa autonsa ajamalle lähimmälle katsastusasemalle ilman ajanvarausta. Korjaamolla ajanvaraus on melkein aina tarpeen. Yhden luukun periaate voi toteutua, mutta luukulla on käytävä useammin kuin kerran. Tällä hetkellä lähes kaikki korjaukset edellyttävät varaosien tilaamista ja osia voi odottaa aikaisintaan seuraavana päivänä.

Kaikkein vakavimpana seurauksena esitettyjen muutosten toteutuessa on kuluttajankin kannalta pidettävä sitä, että katsastuksen laatu merkittävästi kärsii ja toiminnan vaikuttavuus sekä uskottavuuden taso laskee.

On todettava, että olisi ilahduttavaa ja liikenneturvallisuuteen suuresti vaikuttavaa, jos LVM olisi kaikissa asioissa autoilijan puolella niin suurella sydämellä, kuin katsastuksen hintaa koskevassa asiassa. Esitysluonnos muistuttaa ainakin osittain suurta hintavertailua!

Vaikutukset yrityksiin

Rambollin ensimmäisen selvityksen mukaan jopa 2 000 korjaamoalan yritystä olisi kiinnostuneita tarjoamaan kevyiden ajoneuvojen katsastuspalveluita. *Mikäli tämä ennuste toteutuu, katsastuksesta tulee korjaamoiden ”sisäänheittotuote” ja alan arvostus laskee huomattavasti.*

Esityksen mukaiset toimenpiteet muuttaisivat katsastuksen luonnetta ja alan yrityskuvaa melkoisesti. Toimintavolyymin pääosa, kevyen kaluston määräaikaiskatsastukset, siirtyisivät lähes kokonaan sellaisille katsastusasemille, jotka eivät olisi nykymallin mukaisesti riippumattomia. On oletettavaa, että kehitys Suomessa olisi samanlainen kuin esim. Norjassa. Näin ollen erikoiskatsastusten saatavuus heikkenisi huomattavasti. Riippumattomiakin katsastusasemia varmasti olisi, mutta niiden toiminta keskittyisi rekisteröinti- ja muutokatsastuksiin eivätkä ne pystyisi saamaan olennaisesti tulovirtaa määräaikaiskatsastuksista. Rekisteröinti- ja muutokatsastusten palveluja ei olisi saatavilla kuin keskisuurista kaupungeista ylöspäin. Määräaikaiskatsastuspalveluja tarjoavat asemat eivät tarjoaisi myöskään rekisteröinti- ja vakuutuspalveluja.

Vaikutukset alan yrityksiin on kaiken kaikkiaan kirjoitettu käsittämättömällä logiikalla. Nykyisten, suomalaisten katsastusyriyten taloudellinen asema kävisi hyvin ahtaaksi. Ne myös menettäisivät suuren osan työvoimastaan, kun korjaamot ja alalla olevat katsastajat perustaisivat omia yrityksiään alentuneen aloituskynnyksen siivittämänä.

Yriyten aseman muutosta on katsottava myös työntajanäkökuilmasta. Nykyisellään ensi sijassa työntaja valvoo ja vastaa palveluksessaan olevan katsastan työstä laadullisesti. Jos toteutetaan katsastajakohtainen viranomaisvalvonta tavalla tai toisella, myös valvontavastuuta on tarkasteltava uudelleen. Tavallaan työntajan asema siinä helpottuisi, mutta toisaalta esimerkiksi sellaisissa kysymyksissä kuin työntajan koulutusvelvollisuus ja työnopastus saattaisi helpommin syntyä eri näkemyksiä mahdollisten laiminlyöntien suhteen.

Vaikutukset julkiseen talouteen

Vaikutuksia on tarkasteltu esitysluonnoksessa suppeasti, lähinnä budjettitalouden kannalta.

Katsastuksen valvontamaksun korotustarve tulee olemaan paljonkin suurempi kuin ehdotettu 0,80 euroa/katsastus, ainakin siinä vaiheessa jos ja kun kaikki ehdotukset ovat voimassa. Hollanti, Norja ja Tanskan satsaavat valvontaan huomattavasti suurempia summia kuin tämä nyt ehdotettu korotus tuottaisi. Valvonnan lisätarve johtuu valvottavien suuresta lukumäärästä ja siitä, että valvonnassa ei voida käyttää totuttuja työkaluja entisessä määrässä. Tilastollinen valvonta ei ole mahdollista korjaamokatsastajien eri variaatioiden ja riippumattomien asemien kesken, sillä katsastukseen otetaan ajoneuvot eri perustein. Riippumattomien asemien ryhmän sisällä ei edes synny riittävää tilastoainesta. Vaikka testiautojen käyttöä

katsastuksen valvonnassa on korostettu, niin niiden käyttö valvonnan keinona korjaamojen kyseessä ollen on lähes mahdotonta, koska niiden paljastuminen jo sen perusteella, että tällöin pyydetään pelkkä katsastus ilman muita toimenpiteitä, on melko todennäköistä.

Paikan päällä tapahtuva fyysinen valvonta on lähes ainoa tehokas keino suunnitellussa järjestelmässä, ja tällöin siihen liittyvät tarkastusmäärien kasvu, matka- ja muut kustannukset ovat aivan eri luokkaa kuin nyt esiin tuodut kustannuserät.

Julkisen talouden kannalta suurin ongelma saattaa koitua kuitenkin toiminnan laadun heikkenemisestä ja sitä kautta tulevista vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun. Tämä saattaa johtaa liikenteen vakuutusmaksujen korotuspaineisiin sekä liikennevahinkojen kasvun kautta muihinkin yhteiskunnallisiin kustannuksiin. Liikennetietojärjestelmän luotettavuuden heikentyminen, vain määräaikaiskatsastuksia tekevien asemien suuresta määrästä johtuen, johtaisi erilaisiin autokaupan ja kuluttajansuojan ongelmiin. Tällaista tarkastelua ei esitysluonnokseen ole kuitenkaan sisällytetty.

YKL ry haluaa kiinnittää huomiota myös siihen, miten tarvittavat tekniset muutokset saadaan vietyä Ajoneuvotietojärjestelmään ja tapahtuuko autoverosta vapaiden ajoneuvoryhmien veroperusteiden valvonta luotettavasti katsastuksen yhteydessä.

Mikäli muutosehdotus toteutuu, niin rekisteröinti- ja muutokatsastuksien saatavuus tulee vähenemään huomattavasti. Lähettääkö määräaikaiskatsastaja asiakkaansa riippumattomalle katsastusasemalle muutokatsastukseen, jos etäisyys on kymmeniä kilometrejä? Tämä odotettavissa oleva kehitys aiheuttaa huomattavaa lisätyötä liikenteen valvojille.

Yksityiskohtaiset perustelut

7§ Katsastusluvan myöntämisen edellytykset (Katsastuksen laatujärjestelmä)

Esitysluonnoksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sanotaan että: *”Hakijalta edellytettäisiin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman vastaavan standardin mukaan sertifioitua riittävän kattavaa laadunhallintajärjestelmää. Sen tulisi olla toimipaikkakohtainen, mikä kohdassa myös todettaisiin.”*

Lisäksi todetaan, että: *”Sertifioinnin suorittaisi Finasin akkreditoima sertifiointilaitos.”*

Mitä tarkoitetaan toimipaikkakohtaisuudella? Tarkoittaako se sitä, että jokaisella toimipaikalla pitää olla oma erillinen ja yksittäin sertifioitu laatujärjestelmä? Jos näin meneteltäisiin, niin ehdotus veisi toiminnan takaisin ”kivikaudelle”. Laatujärjestelmää sertifioitaessa on ehdottomasti voitava soveltaa ns. ”multisite” ajattelua. Esimerkiksi Finas on soveltanut ”multisite” ajattelua arvioidessaan hyväksytyjä asiantuntijoita SFS 17 0025 standardin mukaan. *Jos katsastusyriyksellä on useita asemia, niin sertifioinnin pitää tapahtua katsastusyriyksen nimissä. ”Multisite” ajatteluun perustuen jokainen asema kuitenkin sertifioidaan ja katsastusyriyksellä voi olla keskitetty laatujärjestelmä.*

Mielestämme lainlaatija ei voi määrätä monopolia kenellekään, varsinkaan ISO 9001 mukaisten laatujärjestelmien arvioinneissa. Suomessa on huomattavia sertifiointilaitoksia, joiden akkreditointi ei ole Finasilta.

Esitysluonnoksessa ei ole määritelty laatujärjestelmän käyttöönottoa ollenkaan. Kun uusi katsastustoimipaikka aloittaa toimintansa, niin laatujärjestelmä on sertifioitavissa aikaisintaan 5-6 kuukauden kuluttua sen käyttöönotosta. *YKL ry edellyttää, että perustelumuietioon lisätään perustelut laatujärjestelmän käyttöönotosta ja sertifioinnista.*

24 §. Poikkeus hallintolain esteellisyyssvaatimuksesta katsastuksessa.

Esitysluonnoksessa on ehdotettu annettavan poikkeus hallintolain esteellisyyssvaatimuksesta. Onko ajoneuvojen katsastus sellainen toimenpide, että se voidaan irrottaa pois hallintolaista? Katsotaanko nyt, että ajoneuvojen katsastus ei ole enää julkishallinnollinen toimenpide? Pykälässä säädettäisiin katsastajalle poikkeus hallintolain esteellisyyssvaatimuksesta.

”Poikkeus esteellisyyssäännöksistä olisi katsastajalle tarpeellinen. Näin hän voisi suorittaa määräaikais- ja valvontakatsastuksia ajoneuvoille, joihin hänen työnantajallaan on ollut tai on työsuhde tai toimeksiantosuhde. Poikkeus on tarpeen, jotta katsastustoimipaikalla voidaan määrääkäs- ja

valvontakatsastaa ajoneuvo, jonka katsastusluvan haltija on tuonut maahan tai myynyt taikka jota katsastusluvan haltijan yrityksessä on huollettu tai korjattu.”

Kyseinen perustelu on kirjoitettu ajattelematta sen merkitystä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että auto voidaan myydä tänään ja muuttaa uuden omistajan nimiin välittömästi. Asiakkaalle ilmoitetaan, että meidän katsastuslinjalla on nyt hieman ruuhkaa, mutta tule katsastamaan autosi ensi viikolla. Näin voitaisiin helposti kiertää sitä, että ”omia” vaihtoautoja ei saa katsastaa. Onko tällainen tarkoitus sallia? YKL ry toteaa, että ajoneuvojen katsastus on julkishallinnollinen toimenpide. Mikäli riippumattomuuden lisäksi esteellisyydestä luovutaan, niin väärinkäytösten mahdollisuus kasvaa huomattavasti.

37§. Valvonta (Katsastuksen valvonta)

Nykyinen valvontakapasiteetti ei riitä edes nykymuotoisen katsastusalan valvontaan. Tämä tulee ilmi Liikenteen turvallisuusviraston vuoden 2011 toimintakertomuksesta.

- Tieliikennetoimialan valvontatoimenpiteet: katsastustoimipaikkojen valvontatapahtumat, tavoite 300 kpl ja ADR- koulutusvalvontakäynnit, tavoite 50 kpl. Katsastustoimipaikkojen valvontatapahtumia koskeva tavoite ei toteutunut, sillä valvontatapahtumia oli yhteensä 277 kpl. Valvontatarkastussuunnitelman mukaisia loppuvuoden tarkastuskäyntejä siirrettiin osittain vuoden 2012 puolelle resurssipulan vuoksi. Myös asiakirjavalvontatoimenpiteet jäivät tavoitteesta resurssipulasta johtuen.
- Katsastustoimipaikat, joissa ajoneuvojen hylkäysprosentit eivät perusteettomasti poikkea enemmän kuin -3 tai +7 % - yksikköä maan keskiarvosta, tavoite vähintään 83,0 %. Tavoite ei toteutunut, sillä toteutuma oli 72,71. Katsastustoimipaikkojen määrä on edelleen kasvanut.

Katsastustoimipaikan valvontaväliksi ehdotettu viisi vuotta on liian pitkä. Toimilupakauden ollessa viisi vuotta, tulisi säädöksiin sisällyttää määräys ainakin kahdesta lakisääteisestä tarkastuksesta.

Eräs tärkeimmistä valvonnan muodoista on katsastuksien tilastollinen valvonta. Tilastollisella valvonnalla varsinaisia toimipaikoille tehtyjä valvontakäyntejä voidaan kohdistaa. Esitysluonnos on näiltä osin ristiriitainen. Toisaalta puhutaan siitä, miten katsastusta harjoittavien korjaamoiden tulisi suorittaa katsastus omana toimenpiteenään, niin että tilastollinen valvonta olisi mahdollista: ”Katsastuksen hylkäys- ja vikatilastojen seurannan vuoksi on tarkoituksenmukaista pitää toimipaikan katsastustoiminta ja korjaustoiminta toimenpiteinä ja tapahtumakokonaisuuksina erillään. Kesken katsastusten mahdollisesti suoritettavat korjaukset vähentäisivät katsastuksessa muutoin hylätyiksi tulevien ajoneuvojen sekä havaittujen vikojen ja puutteiden määrää.”

Vastaavasti hieman myöhemmin valvonnan yhteydessä todetaan, että: ”Tästä johtuen nykyiset tilastot eivät välttämättä olisi enää yhtä toimivia valvonnan välineitä. Tämä aiheuttaisi valvonnan kohdistamiselle uusia haasteita. Toimipaikat jouduttaisiin luokittelemaan omiin luokkiinsa, joissa toimipaikkoja voitaisiin vertailla keskenään.

Miten toimipaikat voidaan luokitella eri luokkiin siten, että voidaan varmistua toiminnan ja laadun yhdenvertaisuudesta?

YKL ry toteaa mielipiteenään, että testiauto ei tule olemaan toimiva valvontatyökalu korjaamokatsastusten yhteydessä. Olemme perustelleet asiaa kohdassa ”Vaikutus julkiseen talouteen.”

YKL ry haluaa kiinnittää huomiota myös siihen, kuinka paljon katsastuksen valvonta voi laajentua, mikäli muutosehdotus hyväksytään. Hollannissa korjaamokatsastuksia valvomassa on noin 50 tarkastajaa miljoonaa suoritettua katsastusta kohti. Suhdeluku merkitsisi sitä, että Suomessa pitäisi olla noin 125 katsastuksen valvontaa suorittavaa tarkastajaa. Riippumatta siitä, miten valvonta on hoidettu, tämä tarkoittaa erittäin voimakasta kustannusten nousua, joka lopullisesti siirtyy kuluttajan maksettavaksi.

YKL ry toteaa, että uuden katsastuslain myötä tilastollinen valvonta menettää merkityksensä ja ainoa järkevä valvontakeino on katsastuspaikalla tapahtuva valvontakäynti. Katsastuksen valvonnan toteuttamisesta, sen todellisista mittasuhteista ja mahdollisesta ulkopuolisesta suorittajasta pitää saada selvitys perusteluistioon esimerkiksi Hollantia tai Norjaa esimerkkinä käyttäen.

Yhteenveto

Riippumattomuuden ja eräissä kohdissa esteellisyyden poistaminen ei varmaankaan tule olemaan kuluttajan etu, vaikka palveluiden saatavuus varmaankin kasvaisi. Ruotsin uuteen toimintamalliin ei ole sisällytetty korjaamokatsastuksia ja tätä on perusteltu kuluttajan edulla.

Esitysluonnoksen ensisijainen tavoite näyttää olevan se, että katsastusten hinnat tulisi saada laskemaan lisäämällä kilpailua. Esitysluonnoksessa esitetyt muutokset nykyiseen toimintamalliin eivät missään muodossa takaa sitä, että katsastuksen hinta tulee laskemaan. Sen sijaan hinnoittelun läpinäkyvyys tulee katoamaan ja arvostetusta katsastuksesta on tulossa korjaamoiden ”sisäänheittotuote”.

Suomen pitkistä etäisyyksistä johtuen katsastuspalveluiden, kuten muidenkin palveluiden, saatavuus ja hinnat tulevat vaihtelemaan. Ainoa keino hintojen tasoittamiseksi olisi katsastukselle säädetty hinta.

YKL ry on erityisen huolissaan siitä, että katsastustoiminnan vaatimuksista tingitään sillä perusteella, että harvaan asutuille alueilla saataisiin katsastus. YKL ry ei kannata sitä, että katsastuksen toiminta-edellytyksistä ja laatuvaatimuksista tingitään sillä perusteella, että etäisyydet ovat pitkiä. Kyseinen menettely voi vaarantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi.

YKL ry haluaa kiinnittää huomiota myös siihen, miten tarvittavat tekniset muutokset saadaan vietyä Ajoneuvotietojärjestelmään ja tapahtuuko autoverosta vapaiden ajoneuvoryhmien veroperusteiden valvonta luotettavasti katsastuksen yhteydessä.

Mikäli muutosehdotus toteutuu, niin rekisteröinti- ja muutuskatsastuksien saatavuus tulee väheneään huomattavasti. Lähettääkö määräaikaikatsastaja asiakkaansa riippumattomalle katsastusasemalle muutuskatsastukseen, jos etäisyys on kymmeniä kilometrejä? Tämä odotettavissa oleva kehitys aiheuttaa huomattavaa lisätyötä liikenteen valvojille.

Mikäli ehdotus hyväksytään ehdotetussa muodossa, niin katsastusosalalla tapahtuu suuri, jopa ennalta arvaamattoman suuri rakennemuutos. Tämä tulee vaikuttamaan voimakkaasti alalla työskenteleviin ihmisiin ja aiheuttamaan työttömyyttä varsinkin alan vanhempaan ikäluokkaan.

YKL ry on huolissaan myös siitä, kuinka paljon katsastusorganisaatioiden eri viranomaisille suorittaman teknisen tukipalvelun saatavuus vähenee. Tällä hetkellä esimerkiksi tienvarsitarkastusten merkitystä korostetaan ja kohotetaan EU:n piirissä. Esitysluonnoksessa ei ole tarkasteltu ollenkaan sitä, säilyykö tarvittava kapasiteetti näihin palveluihin katsastuksen piirissä.

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto Ry

Jyrki Hautaviita
toiminnanjohtaja

Pertti Oittinen
puheenjohtaja