



24.8.2012

Liikenne- ja viestintäministeriö

**Luonnos ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koskevaksi lainsäädännöksi.**

**Asia: Lausuntopyyntö**

**Yleistä**

Ajoneuvojen katsastustoiminta vapautettiin kilpailulle ja hintasäännöstely purettiin vuonna 1994. Tämän jälkeen katsastustoiminnan saatavuus on parantunut; katsastusasemien määrä on nyt lähes kaksinkertainen vuoden 1994 tasoon verrattuna. Samaan aikaan myös erityisesti asiakaspalvelun taso katsastustoiminnassa on parantunut oleellisesti.

Alan yritykset ovat investoineet uusiin toimipisteisiin ja henkilökunnan koulutukseen. Näistä mittavista investoinneista huolimatta usean selvityksen mukaan alan yritysten tyypillinen tilikauden voitto on osoittautunut olevan erittäin korkea verrattaessa sitä tyypillisessä normaalissa kilpailuympäristössä toimiviin palvelualan yrityksiin. Katsastusalalla ei ole normaali markkinatilanne, kun alan suurimmat yritykset ovat ylittäneet jopa Veikkausta parempiin liiketuloksiin.

Ajokorttitutkintojen vastaanoton hintakehitys on hyvä esimerkki epänormaalista kilpailutilanteesta ja siihen liittyvistä riskeistä. Toiminta kilpailutettiin vuonna 2010 ja ainoan tarjouksen jätti A-Katsastuksen tytäryhtiö Ajovarma Oy. Kilpailutuksen jälkeen kuljettajatutkinnon vastaanottamisesta perityt maksut nousivat keskimäärin 40 %.

Katsastustoiminnan yksityistämisen tavoitteena on ollut saada aikaan tehokkuutta ja palvelun laadun paranemista. Katsastus on osa julkisen vallan käyttöä, eikä asiakkailta ole mahdollisuutta olla ostamatta alan palveluja. Koska kyseessä on julkinen palvelu, joka on pakko ostaa, ei palvelun hinta ole merkityksellinen asia. Yksityistämisen tavoitteena ei ollut parantaa palvelua hinnalla millä hyvänsä. Hintakilpailun puuttuminen on niin ilmeinen asia, että yhteiskunnan ja viranomaisten on puututtava asiaan, jotta kilpailun vapauttamisen yhteiskunnalliset hyödyt voidaan saavuttaa. Jos hintakehitys jatkuisi nykyisenlaisena, olisi vaarana, että liian moni auto jää katsastamatta.

Katsastusalan toiminta on yhä tarkkaan asetuksilla ja viranomaisohjeilla määriteltyä. Autoliitto katsoo, että näitä määräyksiä tulee tarkastella nyt kriittisesti. Alan vapauttamista kilpailulle tulee jatkaa purkamalla sääntelyä. Tämä on kaikissa yksityistämisprosesseissa normaali seuraava askel, joka mahdollistaa markkinatalouden ohjausmekanismien tehokkaamman mukaantulon markkinoille.

**Katsastustoimiluvan laajuus**

Autoliitto kannattaa esityksessä olevaa vaihtoehtoa, jossa luovutaan raskaiden ajoneuvojen katsastusvelvoitteesta katsastuslupalakia muuttamalla. Muutos alentaisi merkittävästi alalokkeryöstä ja lisäisi keskeisellä tavalla edellytyksiä kilpailulle.

Henkilöautojen määräaikaikatsastuksen osuus katsastusyriyten liikevaihdosta ja määräaikaikatsastuksien lukumäärästä on hallitseva. Tästä syystä juuri tämän osa-alueen toimintaympäristön kilpailuedellytysten parantaminen on avainasemassa haettaessa muutosta

nykytilaan. Yritystoiminnan rajoittaminen nykyisellä mallilla johtaa siihen, että henkilöautojen omistajat saattavat maksaa katsastusmaksuissa ylimitoitettua, kaikkia palvelevan verkoston ylläpidosta.

Raskaan kaluston ja osan kevyen kaluston katsastuksista rajaaminen nykyisen toiminnan ulkopuolelle mahdollistaa taas erikoistumisen ja kilpailun lisääntymisen näiden palvelujen ja tuotteiden osalta. Samalla alalle syntyy läpinäkyvyyttä ja mahdollisesti parempia ja soveliaampia palvelutuotteita eri asiakasryhmille. Kansantaloudellisesti ei ole järkevää rajoittaa kilpailua kaikkien asiakasryhmien tasapäistämiseksi.

### **Katsastajien peruskoulutus**

Katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytetään peruskoulutuksena vähintään teknikkotason tutkinnon suorittamista. Autoalan ongelmana kokonaisuudessaan on se, että teknikkotason koulutus on päättynyt. Osin tästäkin on aiheutunut alalle työvoimapula, joka on johtanut palkkakilpailuun ja kustannusten nousuun. Esitys koulutetun automekaanikon ja ammattitutkinnon suorittaneiden hyväksymisestä katsastusyrittäjiksi erityisehdoin on hyvä ja kannatettava ehdotus. Yhdistettynä muuhun sääntelyn purkamiseen tämä muutos madaltaisi alalle tulon kynnystä.

### **Riippumattomuus**

Katsastustoiminnan salliminen korjaamoilla olisi suuri muutos nykyiseen toimintaympäristöön. Tällaisella toiminnalla voitaisiin saavuttaa hyötyjä, mutta siihen liittyy myös riskejä.

Korjaamotoiminnan yhteydessä tapahtuvaa katsastustoimintaa on arvosteltu, koska sen on katsottu mahdollistavan ajoneuvojen korjaamisen yli todellisen tarpeen. Tämä näkökulma on kyseenalainen, koska ajoneuvoja voidaan nytkin korjata enemmän kuin on tarpeen. Toimenpiteitä, joista asiakkaan kanssa ei ole sovittu, ei kuitenkaan voi tehdä eikä niistä voi asiakasta laskuttaa.

Autojen korjaustarve arvioidaan usein nytkin samassa korjaamossa, missä korjaukset tehdään. Kuluttajaviranomaiset turvaavat kuluttajien asemaa markkinoilla ja alan riitoja ratkotaan hinnaltaan edullisen kuluttajariitamenettelyn kautta. Viime kädessä kuluttajat tekisivät jatkossakin valinnan siitä, vievätkö auton ensin katsastukseen ja sitten korjaukseen vai toisin päin vai ostavatko he samalla kertaa molemmat palvelut yhdeltä yritykseltä.

Katsastustoiminta korjaamotoiminnan yhteydessä lisäisi todennäköisesti viranomaisvalvonnan tarvetta. Tämä valvontakustannusten kasvu taas nostaisi osaltaan katsastusmaksuja. Arvioitaessa kustannusten nousun merkitystä tulisi se suhteuttaa muutoksesta saatavaan hyötyyn.

Esimerkkinä elintarvikeketju perustuu lähes kokonaan omavalvontaan. Rehunvalmistuksen, tuotannon, kaupan ja ravintolatoiminnan korkea laatu ei olisi mahdollista ilman omavalvontaa. Rakennustoiminnassa sähköasennusten käyttöönottotarkastuksista on luovuttu ja laadunvarmistus perustuu asentajien omavalvontaan. Katsastustoiminnan laatu vaihtelee tälläkin hetkellä merkittävästi. Alan suurien toimijoiden katsastusasemien väliset hylkäysprosentit vaihtelevat Trafín selvityksen mukaan 12-35 prosentin välillä, ja koko toimialalla vaihteluväli on 12-40 prosenttia.

Korjaamokatsastusten on epäilty lisäävän merkittävästi vilppiä katsastustoiminnassa. Huomiotta on jäänyt se, että katsastustoiminnassa on jo nyt olemassa edellytykset tällaiseen toimintaan. Katsastuksen eriyttämistä korjaamotoiminnasta on perusteltu kuluttajansuojalla, vaikka kuluttajansuojan valvonta ei ole katsastustoiminnasta annetussa laissa katsastukselle määrätty tehtävä.

Korjaamotoiminnan yhteydessä tapahtuvan katsastuksen hyödyt olisivat ilmeisiä. Korjaamoiden laitekantaa voitaisiin hyödyntää nykyistä laajemmin. Asiakkaille muutos toisi ajan ja kustannusten säästöä, kun kaksi toimenpidettä voitaisiin suorittaa samassa paikassa. Mitä ilmeisimmin myös hintakilpailu lisääntyisi. Nykyisinkin korjaamotoiminnan yhteydessä voidaan tehdä

katsastustoimenpiteisiin kuuluva pakokaasujen päästömittausta korjaamokäynnin yhteydessä. Tästä menettelystä ei ole aiheutunut erityisiä ongelmia.

Autoliitto katsoo, että katsastustoiminnan salliminen korjaamotoiminnan tai muun liiketoiminnan yhteydessä ei vaikuta merkittävästi katsastustoiminnan laatuun.

### **Koeajorata**

Autoliitto kannattaa esityksen mukaista koeajoratavaatimuksen lieventämistä tai poistamista kokonaan.

### **Jälkitarkastuksen mahdollistaminen toisella katsastusasemalla**

Voimassaolevan lainsäädännön mukaan jälkikatsastus on suoritettava samassa toimipisteessä, missä varsinainen katsastus on suoritettu. Tämä vaatimus rajoittaa hintakilpailua jälkikatsastuksissa ja mahdollisuutta katsastukseen esimerkiksi vapaa-ajan matkan tai loman yhteydessä. Jo nyt samassa toimipaikassa jälkikatsastuksen voi kuitenkin tehdä eri henkilö. Korjaamojen yhteydessä tapahtuvan katsastustoiminnan yhteydessä vaatimus rajoittaisi asiakkaan vaihtoehtoja tarpeettomalla tavalla. Tästä johtuen esitys vaatimuksesta luopumisesta on hyvä.

### **Katsastusaikavälin pidentäminen**

EU:n katsastustoimintaa koskeva lainsäädäntö mahdollistaa uudehkojen autojen katsastusvälin harventamisen. Katsastusvälin harventamisen vaikutukset Suomessa on syytä arvioida mahdollisimman pian.

### **Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestäminen**

Autoliitolla ei ole muuta erityistä lausuttavaa tästä asiasta.

### **Omaisuuksensuojasta**

Moni toimiala ja liiketoiminta on luvanvaraista ja luvat myönnetään määräajaksi. Liikenneluvat, rakennusluvut ja kauppapaikat ovat pieni osa yhteiskunnan luvanvaraista toimintaa, joilla jo myönnettyt toimiluvat eivät ole esteenä uusien lupien myöntämiselle tai lainsäädännön muutoksille. Mikäli omaisuudensuojan katsottaisiin estävän voimassaolevien lupien aikana uusien lupien myöntämisen, pysähtyisi näiden toimialojen kehitys kokonaan. Siksi omaisuudensuojaa ei tule käyttää argumenttina myöskään katsastusalan kilpailun rajoittamiseksi.

### **Katsastusosalasta esitetyjä näkökulmia ja kommentteja niihin:**

- *Näkökulma: Alalla on nyt kilpailua ja hinnat ovat laskussa.*

Oleennaista on se, kenen ehdoilla kilpailua on yhtäkkiä syntynyt ja kenen ehdoilla sitä tulevaisuudessa syntyy. Normaalisti markkinataloudessa kilpailua syntyy markkinoiden ja kysynnän ehdoilla, ei alan toimijoiden ohjaamana. Viime aikoina hintakehitys on tuonut hintahajontaa katsastushintoihin, mutta keskihintaa se ei ole olennaisesti laskenut. Nyt saman aseman palvelut voivat olla hiljaisina kellon aikoina kiireaikoja edullisempia.

- *Näkökulma: Katsastus poistuu pieniltä paikkakunnilta, mikäli kilpailua vapautetaan.*

Rakennemuutos monilla taantuvilla paikkakunnilla vähentää kaikkia palveluja, kun väestöpohja kapenee. Tämä tapahtuu sekä yhteiskunnan tarjoamissa palveluissa, kuten poliisi, terveydenhuoltopalvelut ja yksityisissä palveluissa mm. kaupan- ja palvelualan yrityksissä. Autojen myynti ja huoltopalvelut ovat keskittyneet viime vuosina ja kehitys näyttäisi jatkuvan, muutos seuraa väestöpohjan eli asiakaskunnan liikkeitä. Erillisinä toimintoina katsastus- tai huoltotoiminta ei välttämättä kannata pienillä paikkakunnilla, mutta yhdistettynä niistä voi muodostua kannattavaa liiketoimintaa.

- *Näkökulma: Autoista 20 % ei läpäise katsastusta huollon jälkeen.*

Ajatus siitä, että katsastustoiminta perustuisi laadun osalta 0-toleranssiin, on virheellinen. Katsastuksessakin moni auto hyväksytään yhdellä asemalla, vaikka toisella sitä ei hyväksyttäisi. Korjaamo tai huolto tämän näkökulman yhteydessä on melko subjektiivinen käsite ja eroja niiden välillä löytyy huomattavasti. Yhden katsastajan mielestä tuulilasin halkeamana on hyväksyttävissä, mutta seuraavana vuonna sama halkeama johtaa hylkäykseen. Auton huollossa korjataan vain se, mitä asiakas tilaa. Korjaamolla ei ole oikeutta tehdä tai laskuttaa mitään, mihin asiakas ei anna lupaa. Jos autossa on jarruvika ja valovika ja auto viedään huoltoon jarrujen takia, niin sitä ei voida huollosta huolimatta katsastuksessa hyväksyä valovian takia. Monilla pienillä korjaamoilla ei ole riittäviä laitteita esimerkiksi iskunvaimentimien tai pakokaasupäästöjen mittaamiseen. Nämä korjaamot eivät tulevaisuudessakaan tekisi katsastuksia, jolloin raja-arvojen mittaaminen ja työn hyväksyntä tapahtuu jatkossakin katsastuksessa.

- *Näkökulma: Autoja ylikorjataan, jos katsastus tulee korjaamon yhteyteen.*

Edelliseen viitaten korjauksen tilaa aina asiakas. Täysin tarpeettoman korjauksen tekeminen on rikos, eikä meillä ole tämän tyyppistä rikollisuutta. Miten autoja voidaan ylikorjata, jos 20 % korjaamolta tulevista autoista ei läpäise katsastusta? Auton omistajat eivät tarvitse tällaista valvontaa katsastukselta, eikä se kuulu katsastuksen lakisääteisiin tehtäviin. Tarvittaessa asiakkaat voivat jatkossakin käydä hakemassa ensin katsastuksesta vikalistan liikennekelpoisuuden ylläpitämiseksi ja korjauttaa sitten vain nämä välttämättömimmät viat. Muut auton toiminnan kannalta merkitykselliset huoltotoimenpiteet he voivat halutessaan jättää tekemättä.

- *Näkökulma: Katsastuksen vastuukysymykset tulevat epäselviksi, jos jälkikatsastus sallitaan muuallakin kuin varsinaisessa katsastuksen toimipisteessä*

Katsastuksen osalta vastuukysymykset eivät ylipäätensä nouse kovin usein esiin. Nykyisessä järjestelmässä jälkitarkastuksen tekee sama asema, mutta katsastusmies on yleensä eri henkilö. Jälkikatsastuksessa katsastetaan jälkikatsastukseen kuuluvat asiat, eikä yleensä muuta. Erityistä ongelmaa ei muodostu siitä, että jälkitarkastuksessa huomataan jotain, mitä olisi pitänyt huomata jo varsinaisessa katsastuksessa. Nykyjärjestelmässä tähän ei yleensä puututa, koska käytännössä se tarkoittaa katsastajalle oman tai hänen edustamansa yrityksen tekemän virheen myöntämistä ja ylimääräistä

vaivaa asiakkaalle. Mikäli tästä muodostuisi ongelma, niin se voidaan hoitaa helposti katsastajien ohjeistusta muuttamalla.

## Lopuksi

Katsastustoiminnan tarkoituksena on huolehtia liikenneturvallisuudesta ja ajoneuvojen ympäristötekniikan toiminnasta. Katsastuksen yhteydessä on myös mahdollista havaita puutteita tai vikoja ajoneuvoissa niin aikaisessa vaiheessa, että niiden korjaaminen voidaan tehdä kokonaistaloudellisesti järkevimmällä tavalla. Antamalla katsastustoiminta yksityisten yritysten hoidettavaksi haettiin toimialalle markkinaehtoista tehokkuutta. Tehokkuus alalla on lisääntynyt ja toiminta monella mittarilla parantunut. Terveeseen markkinatalouteen kuuluva hintakilpailu on kuitenkin jäänyt toteutumatta ja tehokkuudesta saatava taloudellinen hyöty on valunut asiakkailta yrityksille ja niiden omistajille. Koska kyseessä on julkinen palvelu, tulee julkisen vallan huolehtia palvelun saatavuudesta ja markkinoiden toiminnasta, muussa tapauksessa alkuperäiset kilpailun vapauttamisella haetut hyödyt jäävät merkittävältä osin toteutumatta. Tästä syystä nykyinen välitila ei ole kestävä ratkaisu. Korkeista katsastuskustannuksista voi myös tulla haittatekijä liikenneturvallisuudelle, kun osa heikoimmista ja vanhimmista ajoneuvoista jätetään katsastamatta.

Hallituksen esityksen luonnos on kokonaisuutena arvioiden hyvä ja luonteva askel kohti normaalia kilpailu- ja markkinatilannetta. Markkinat ja niiden sääntely kehittyvät kaikilla aloilla jatkuvasti ja yritykset sopeutuvat toimintaympäristön muutoksiin ja pyrkivät ottamaan niistä itselleen kilpailuetua. Kaupan ja palveluiden alan yritykset ovat yleisesti normaaleilla markkinoilla vaatineet ja kannattaneet kilpailun vapauttamista, tilanne jossa alan yritykset esittävät päinvastaista, ei ole normaali. Suomi ei ole sitoutunut katsastusjärjestelmään, joka varmistaa sääntelyllä kansainvälisillä markkinoilla toimiville yrityksille Suomessa normaalia liiketoimintaa korkeammat tuotot. Suomalaisten autonomistajien etujen mukaista ei ole se, että näillä tuotoilla yritykset laajentavat toimintaansa muiden maiden enemmän kilpailuilla markkinoilla. Nyt on korkea aika purkaa sääntelyä ja lisätä normaaliin markkinatalouteen kuuluvaa kilpailua esitetyllä tavalla.

LVM ja Trafi ovat selvittäneet katsastusalan liiketoimintaympäristöä ja markkinoita monissa katsastusalaan koskevissa selvityksissä. Tämän luonnoksen ja edellisen hallituksen esityksen valmistelu tässä asiassa on toteutettu pitkän valmisteluvaiheen aikana, johon on kuulunut useita kuulemistilaisuuksia. Nyt on aika saattaa tämä asia pikaisesti päätökseen ja uusi lainsäädäntö voimaan.

Kunnioitavasti



AUTOLIITTO RY

Pasi Nieminen  
toimitusjohtaja