

HE 9/2017 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain, ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Pekka Rissa

AUTOALAN KESKUSLIITTO RY

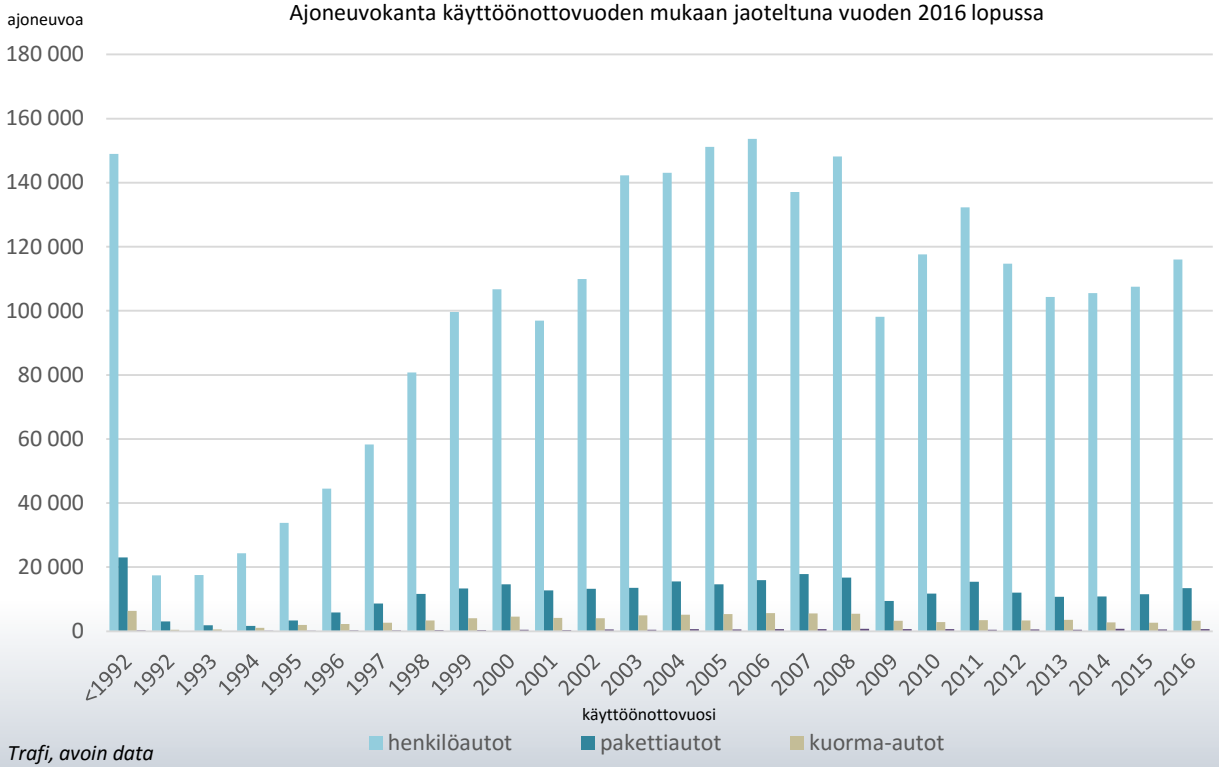
Autoalan näkökulma katsastusta koskevan lainsäädännön muutoksiin

- riippumattomuussääntelystä luopuminen on autoalan elinkeinotoiminnan kannalta perusteltua ja se purkaisi toteutuessaan alan toimintaa rajoittavaa sääntelyä
- määräysvalta määräaikaiskatsastusten tarkastuskohteiden ja -menetelmien sekä vikojen ja puutteellisuuksien arvostelusta on perusteltua siirtää laista ja asetuksesta Trafiin, jolloin niitä on ajoneuvotekniikan kehittyessä joustavampaa pitää ajan tasalla
- autoala pitää samaan aikaan valmistellussa asetuksessa ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta esitettyä katsastusvälin pidentämistä liikenneturvallisuutta ja alan elinkeinotoiminnan edellytyksiä heikentävänä toimena
- autoala ehdottaakin, että yksityiskäytössä olevien henkilö- ja pakettiautojen katsastusväliä muutettaisiin siten, että auto katsastetaan ensimmäisen kerran 4-vuotiaana, toisen kerran 6-vuotiaana ja sen jälkeen vuosittain
  - uudehkojen alle 6-vuotiaiden autojen katsastusvelvollisuus kevenisi perustelumuistiossa esitetyllä tavalla merkittävästi
  - vikaantumiselle herkemmät ja huollossa harvemmin käyvät yli 6-vuotiaat autot olisivat vuosittaisen määräaikaiskatsastuksen piirissä

Liikenneturvallisuustavoitteet perustelevat 7-9-vuotiaiden autojen katsausvelvoitetta

- lainsäädännön uudistus ei tue liikenneturvallisuustavoitetta, sillä 7–9-vuotiaiden autojen katsastusvälin harventaminen heikentäisi osaltaan liikenneturvallisuutta
- teknisten vikojen merkitys liikenteessä tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien kannalta on tulkintamme mukaan suhteellisen suuri
  - Onnettomuustietoinstituutin vuosiraportin 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.
- määräaikaiskatsastus on tärkeä teknisten vikojen kohdentamisen ja renkaiden kunnon 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
- 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
- kehittynytkään diagnostiikka ja ajoneuvon omat viantunnistusjärjestelmät eivät reagoi kaikkiin vikoihin - tämäntyyppisiä vikoja ovat esimerkiksi osa jarruvioista sekä nivelten, jousituksen ja iskunvaimentimien viat

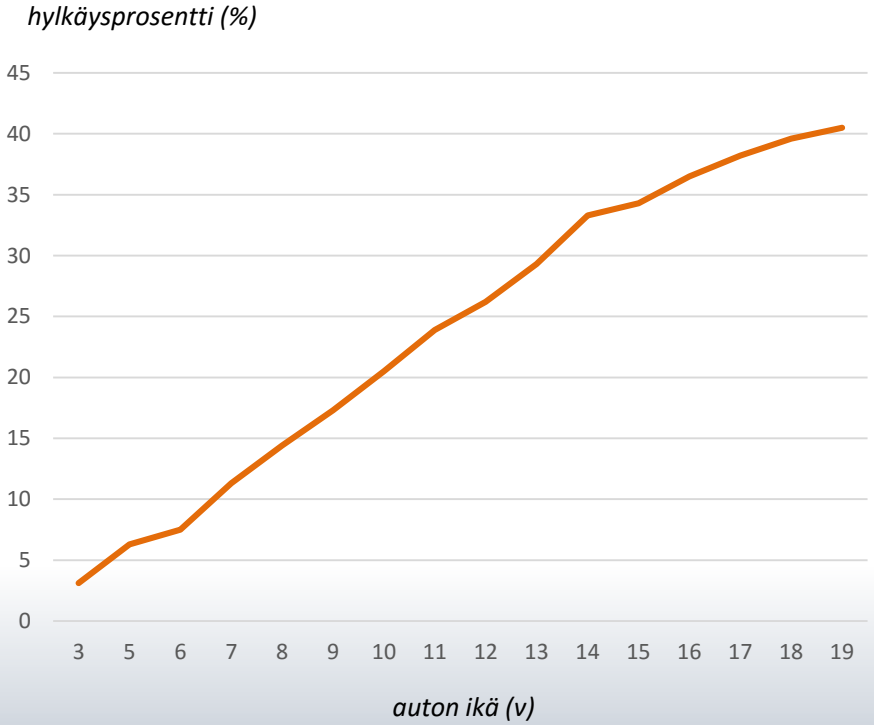
Autokanta vuonna 2016
- liikennekäytössä olevat ajoneuvot

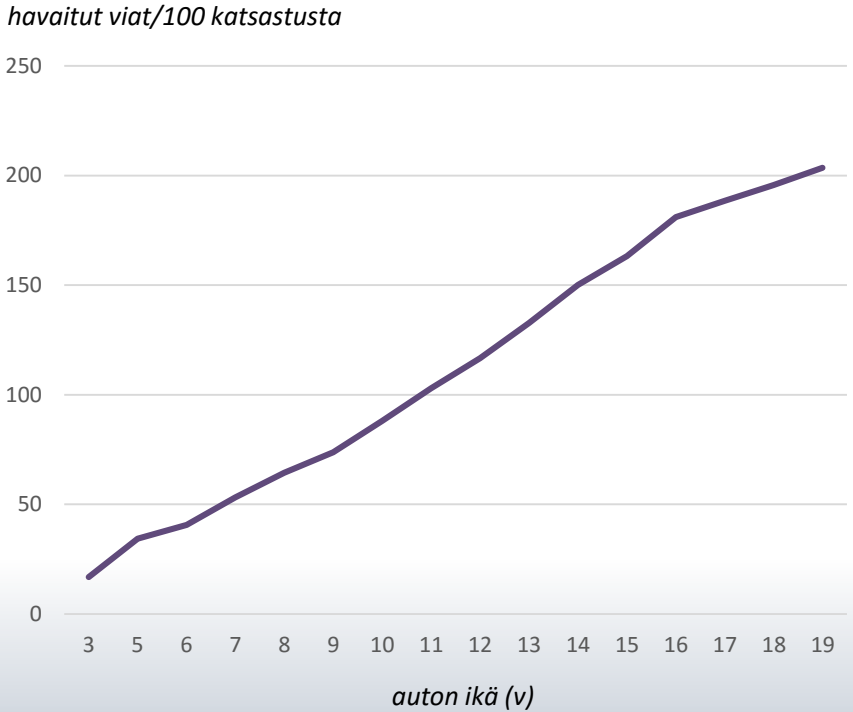


Trafi, avoin data

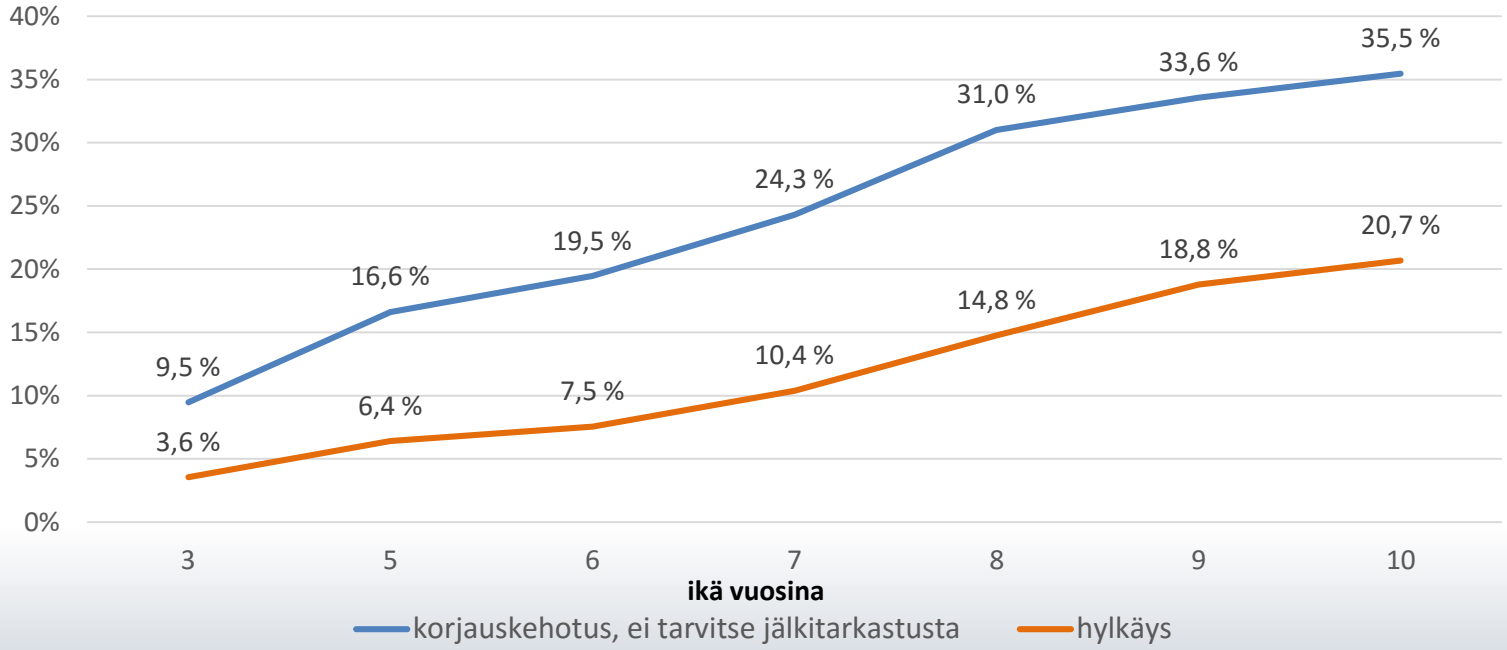
- vuonna 2016 liikennekäytössä oli noin 2,6 miljoonaa henkilöautoa
- liikennekäytössä olevia pakettiautoja oli noin 311 000
- liikennekäytössä olevien autojen suurimmat vuosikerrat ovat vuosina 2003-2008 käyttöönotetut autot
- liikennekäytössä on edelleen noin 180 000 ennen vuotta 1992 käyttöön otettua ajoneuvoa

Hylkäysprosentti kasvaa lähes lineaarisesti 6 ikävuoden jälkeen - yli 14-vuotiaista autoista yli kolmannes hylätään katsastuksessa



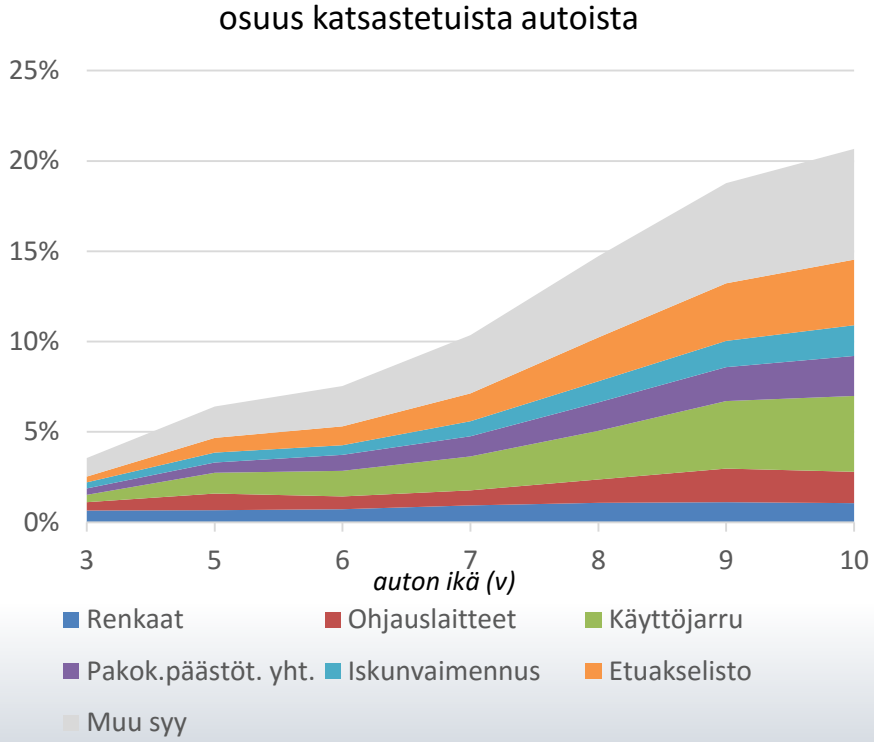


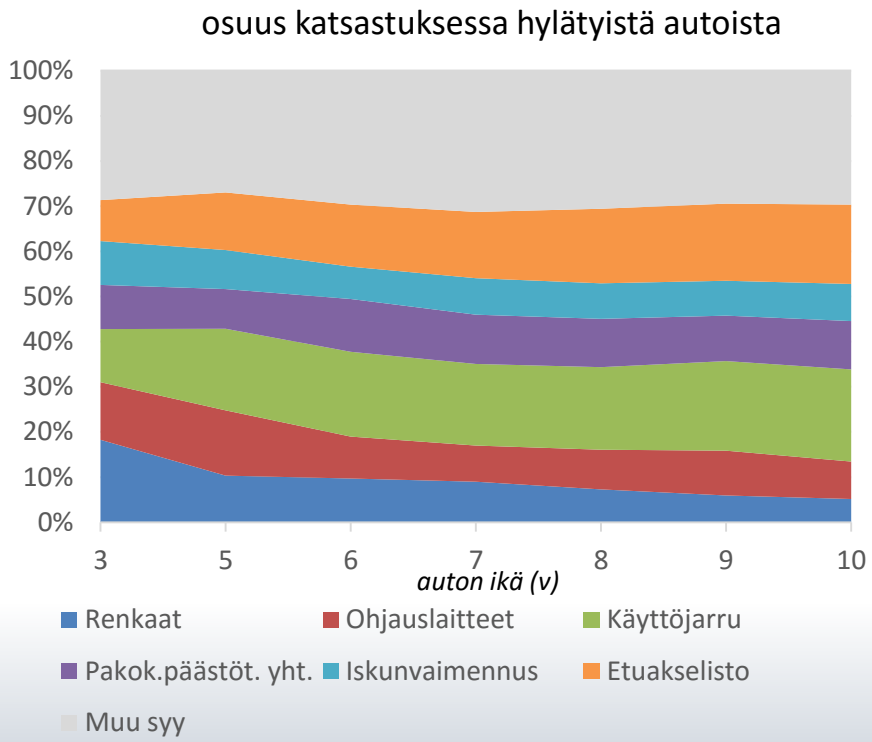
Korjauskehotukset ja hylkäysprosentti alle 10-vuotiailla autoilla - yli kolmannes 7-vuotiaista autoista saa korjauskehotuksen tai hylätään katsastuksessa



Yleisimmät hylkäyssyyt alle 11-vuotiailla autoilla -

hylkäyksen syinä olevilla teknisillä vioilla on selvä yhteys auton liikenneturvallisuuteen

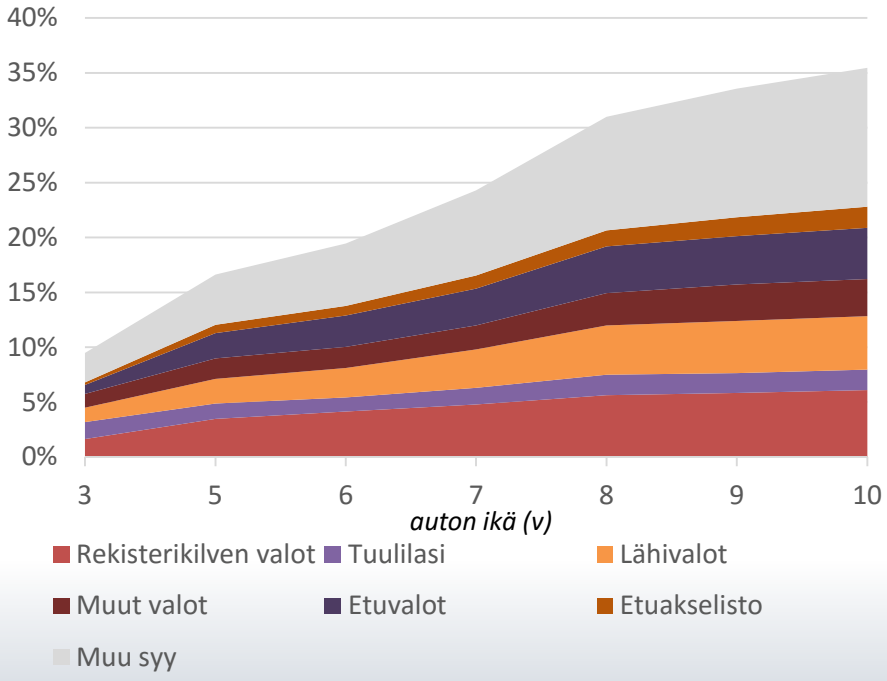




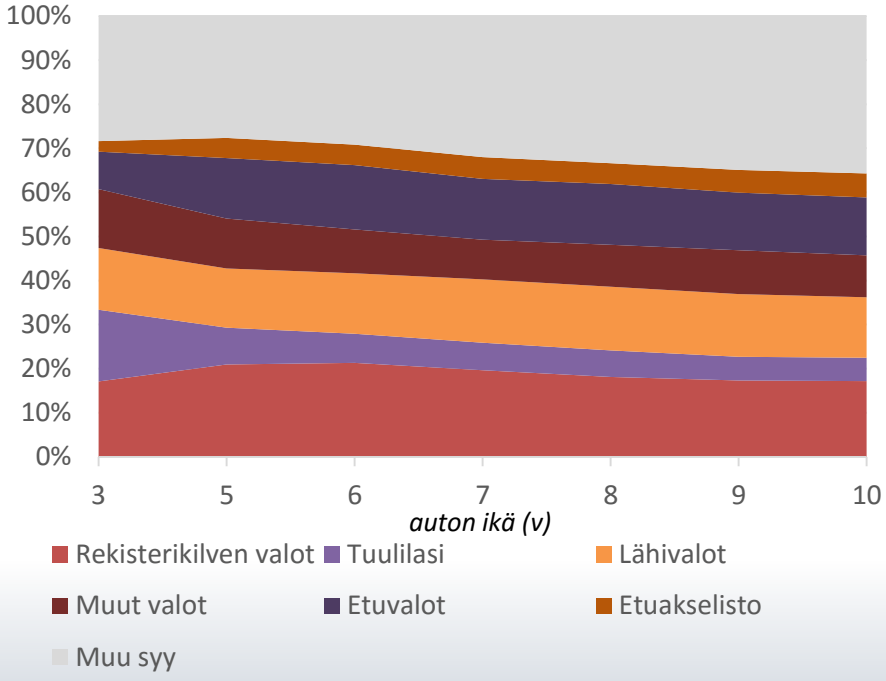
Yleisimmät korjauskehotusten syyt alle 11-vuotiailla autoilla

- korjauskehotukset liittyivät yleisimmin valoihin tai tuulilasiin

osuus katsastetuista autoista



osuus korjauskehotuksen saaneista autoista



Katsastusvälin harventaminen heikentäisi myös huolto- ja korjaamotoiminnan edellytyksiä

- vanhemmilla autoilla huolto- ja korjaustoimenpiteiden kantimena toimii usein määräaikaiskatsastus
- yli 6-vuotiaiden 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 määräaikaiskatsastuksen yhteydessä erityisesti niillä autoilla, joita ei ole huollettu huolto-ohjelman mukaisesti**
- vaikka katsastusmaksujen väheneminen alentaisi hetkellisesti kuluttajien kustannuksia, autojen ennaltaehkäisevät huolto- ja korjaustoimet vähenisivät ja vikaantuneiden ajoneuvojen korjauskustannukset kasvaisivat
- katsastustoiminnan lisäksi muutos vähentäisi merkittävästi huolto- ja korjaamotoimintojen työllisyyttä ja alan kannattavuutta
- arviomme mukaan 7- ja 9-vuotiaiden autojen vapauttaminen määräaikaiskatsastuksesta myöhentäisi korjaamoissa tehtäviä teknisten vikojen korjauksia noin 65 000 autolla vuosittain
- lisäksi arviolta noin 15 000 katsastusta ennakoivaa huoltoa jäisi vuosittain tekemättä
- huolto- ja korjaustoimien väheneminen pienentäisi huolto- ja korjaamotoimialan liikevaihtoa vuosittain noin 27 miljoonalla eurolla, jos katsastusväli muutettaisiin asetusluonnoksen mukaisesti
- muutos vähentäisi huolto-, korjaus- ja katsastustoimialalta laskentatavasta riippuen 500–800 henkilötyövuotta
- ehdotuksemme mukaisella katsastusvälillä (4-2-1-1) liikenneturvallisuusvaikutukset olisivat merkittävästi pienemmät ja työllisyysvaikutukset jäisivät alle 200 henkilöön