21.3.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta

A-Katsastus Group Oy:n asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä ajoneuvolain, ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä annetun lain muuttamisesta

A-Katsastus Group Oy haluaa kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto asiassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö teki katsastustoimintaa koskevan säädöshankepäätöksen viime heinäkuussa. Katsastuslainsäädännön sääntelyuudistuksen tavoitteena on edistää turvallista ja ympäristöystävällistä liikennettä. Hanke sisältää sekä laki- että asetustasoisia muutoksia. Näistä lakitasoiset muutokset ovat parhaillaan eduskunnan käsittelyssä, mutta kansalaisten ja yritysten kannalta merkittävin muutos tapahtuu Liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun Valtioneuvoston asetuksen muutoksella ja koskee katsastusvälejä.

A-Katsastus Group Oy pitää hallituksen esitystä ajoneuvolain, ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä annetun lain muuttamisesta perusteltuna ja kannatettavana.

Tässä yhteydessä A-Katsastus Group Oy haluaa kuitenkin tuoda esille myös katsastusvälien muuttamiseen liittyviä asioita, vaikka päätös Liikennekelpoisuudesta annetun asetuksen muuttamisesta tehdäänkin Valtioneuvoston istunnossa.

Liikenne- ja Viestintäministeriön ehdottamalla katsastusvälin muutoksella on LVM:n omankin vaikuttavuusarvioinnin perusteella negatiivisia vaikutuksia, turvallisuus heikkenee ja ympäristökuormitus lisääntyy.

A-Katsastus Group haluaa tuoda esille, että nyt ehdotetut muutokset katsastusväleihin ovat ristiriidassa LVM:n itse muutokselle asettamiensa tavoitteiden kanssa ja muutoksella on vakavia negatiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuudelle ja liikenteen ympäristölle aiheuttamille haitallisille päästöille.

1. Liikenneturvallisuus ja ympäristö

Liikennekelpoisuudesta annetun asetusluonnoksen merkittävin muutos koskisi henkilö- ja pakettiautojen katsastusvälin muuttamista. Nykyisestä mallista, jossa henkilöautot katsastetaan ensimmäisen kerran kolmevuotiaina, toisen kerran viisivuotiaina ja sen jälkeen vuosittain (3-2-1-1), siirryttäisiin malliin, jossa katsastus tapahtuisi ensimmäisen kerran neljävuotiaana, sen jälkeen joka toinen vuosi ja vuosittain vasta kymmenen vuoden iästä alkaen (4-2-2-2-1).

Muutos toisi liikenteeseen joka vuosi noin 450 000 katsastamatonta autoa nykyistä enemmän. Vaikka kyseiset autot ovat alle 10-vuotta vanhoja, merkitsisi tämä A-Katsastuksen vikatilastojen perusteella sitä, että **liikenteessä olisi muutoksen seurauksena pysyvästi yli 120 000 vakavan, katsastuksessa hylkäyksen aiheuttavan vian omaavaa liikennekelvotonta autoa.** A-Katsastuksen näkemyksen mukaan asia ei voi olla vaikuttamatta liikenneturvallisuuteen ja ympäristölle haitallisten päästöjen lisääntymiseen.

Myös Liikenne- ja viestintäministeriö on muutosta koskevassa vaikuttavuusselvityksessä päätynyt siihen, että asialla on merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia. LVM:n oman selvityksen mukaan ehdotettu katsastusvälin muutos lisäisi vuotuisia liikennekuolemia jopa kolmella, vakavia loukkaantumisia jopa kuudella ja loukkaantumisia peräti 80:llä. LVM:n oman selvityksen mukaan lakimuutoksen seurauksena kuolemien ja loukkaantumisten vuotuinen kustannus yhteiskunnalle lisääntyisi 15 800 000 eurolla.

A-Katsastus Groupin näkemyksen mukaan lakimuutoksen ei tulisi lisätä yhtäkään liikennekuolemaa tai loukkaantumista. Se ei ole hyväksyttävää eikä sitä voida millään perustella autoilijoille katsastusvälin harventamisella syntyvillä kustannussäästöillä.

Ehdotuksen vaikuttavuusarvioinnissa **ympäristölle haitallisten päästöjen lisääntymistä ei ole arvioitu ollenkaan**. A-Katsastuksen arvion mukaan nyt esitetystä muutoksesta johtuva vuotuinen 450 000 katsastamattoman auton lisäys liikenteeseen johtaa samalla siihen, että liikenteessä on myös kymmeniätuhansia päästövikaisia autoja nykyistä enemmän.

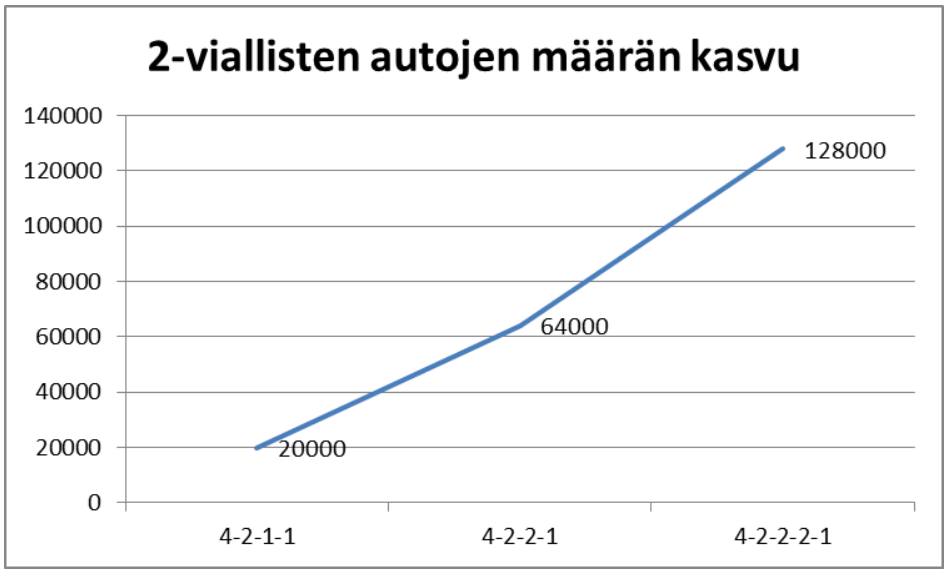
Erityisen hämmentäväksi nyt tehdyn katsastusvälin muutosesityksen tekee se, että Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 15.12.2016 tieliikenteen turvallisuutta koskevan periaatepäätöksen, jonka pitkän aikavälin visiona on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä. **Liikenne- ja viestintäministeriö siis esitti yhden viikon aikana ensin muutosta, joka lisäisi liikennekuolemia ja –loukkaantumisia ja heti perään julkaisi periaatepäätöksen, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä!**

Ruotsissa, jossa autokanta on keski-iältään Suomea kaksi vuotta nuorempaa ja 83 % autoista käytetään Hangon eteläpuolisella alueella, **päädyttiin Suomea huomattavasti perusteellisemmassa selvityksessä siihen, että siellä säilytetään nykyisin käytössä oleva katsastusaikaväli.** Ruotsissa on sama katsastusväli kuin Suomessa nykyisin. Yksi keskeisimmistä perusteista oli Ruotsin 0-visio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä**. Suomen visio on siis sama kuin Ruotsissa, sillä erolla, että Ruotsi näyttää päätöksenteossa myös toimivan asetetun vision mukaisesti.**

A-Katsastus ymmärtää, että ministeriöllä on norminpurkuun liittyviä tavoitteita, mutta muistuttaa samalla, että LVM on itse asettanut norminpurun tavoitteeksi yritysten toiminnan helpottamisen ja kansalaisten arjen sääntelyn keventämisen. A-Katsastus Group haluaa tuoda esille, että norminpurku ei voi tarkoittaa kansalaisten liikenneturvallisuudesta tai ympäristön päästötavoitteista tinkimistä.

A-Katsastuksen näkemyksen mukaan nykyisille katsastusväleille on Suomen ilmasto-olosuhteista ja autokannan iästä johtuen vankka peruste. Katsastusvälit ovat jo nykyisellääkin katsastuksia koskevan, nyt implementoitavan uuden EU-direktiivin mukaisia. Samalla A-Katsastus huomauttaa, että katsastusvälin muuttaminen siten, että vuotuinen katsastus tapahtuisi kuuden vuoden jälkeen (4-2-1-1), pienentäisi muutoksen liikenneturvallisuusriskiä ja ympäristökuormitusta merkittävästi (kuva 1.). **Malli, jota A-**

Katsastus Group ehdottaa ja jossa autot katsastettaisiin vuosittain kuuden vuoden jälkeen, merkitsisi 100 000 vakavan vian omaavaa liikennekelvotonta autoa vähemmän vuosittain liikenteessä kuin LVM:n nyt tekemä lakiesitys toteutuessaan aiheuttaisi.



Kuva 1: A-Katsastuksen vikatilastoihin perustuva arvio vakavan vian omaavien autojen määrän kasvusta erilaisilla katsastusvälimuutoksilla

A-Katsastus ehdottaa, että katsastusvälin harvennus tehtäisiin nyt ehdotetun muutoksen sijasta siten, että autot katsastettaisiin ensimmäisen kerran neljävuotiaina, toisen kerran kuusivuotiaina ja sen jälkeen vuosittain (4-2-1-1).

2. Muutosehdotuksen valmistelu ja vaikuttavuusarviointi

A-Katsastus Group haluaa tuoda esille, että nyt **ehdotetun asetusmuutoksen valmistelua ja vaikuttavuusarviointia ei ole tehty riittävällä huolellisuudella ja perehtyneisyydellä** sen vaikutuksiin auto- ja katsastustoimialalle. Tämän mittaluokan lainsäädäntömuutokselta sellaista tulisi ehdottomasti edellyttää.

Nyt esitetyn muutosehdotuksen vaikuttavuusarvioinnissa **ympäristölle haitallisten päästöjen lisääntymisen arviointi on sivuutettu kokonaan** huolimatta siitä, että muutosehdotus lisää vuosittain 450 000 päästömittaamatonta ja katsastamatonta autoa liikenteeseen.

Nyt esitetyn muutoksen vaikuttavuusarvioinnissa on myös **kokonaan sivuutettu vaikutusarvio autojen huolto- ja korjaamotoiminnalle** huolimatta siitä, että muutoksen taloudelliset vaikutukset merkitsisivät alan yrityksille Autoalan Keskusliiton arvion mukaan 27 milj. euron liikevaihdon vuotuista menetystä. Lisäksi Autoalan Keskusliitto arvioi, että huolto- ja korjaamotoimialalta katoaisi yli 200 työpaikkaa.

A-Katsastus Group haluaa tuoda esille, että LVM:n tekemässä **taloudellisessa vaikuttavuusarvioinnista on käytetty oletuksia, joita ei ole katsastustoimialan yritysten kanssa yhteistyössä tarkistettu ja jotka ovat katsastusalan toimijoiden näkemyksen mukaan virheellisiä.** Katsastusalan voittojen väheneminen vaikuttavuusarvioinnissa perustuu oletukseen, että katsastusmäärien vähenemisestä aiheutuvien katsastustulojen

pienenemisen jälkeen alan yritysten liikevoittoprosentti pysyisi nykyisellä tasolla ja vaikutus olisi 4,5 milj. euroa, kun katsastusalan toimijoiden näkemys tulojen menetyksestä on viisinkertainen, 22 milj. euroa.

Vaikuttavuusarvioinnissa on käytetty toimialan **henkilöstövaikutuksien arvioon** työmäärän vähenemän kautta saatua arviota ja päädytty 180 henkilötyövuoteen. **Tämä on A-Katsastus Groupin näkemyksen mukaan virheellinen olettama**. A-Katsastus Groupin näkemyksen mukaan henkilöstövaikutusten arvio tulee tehdä katsastusliikevaihdon menetykseen perustuen, jonka seurauksena henkilöstön vähenemä koko toimialalla on LVM:n arvioon nähden kolminkertainen, vähintään 550 henkilötyövuotta.

3. Pitkäjänteisyyttä ja ennustettavuutta katsastustoimialalle

Katsastuslakiin tehtiin merkittäviä alalle tuloa helpottavia muutoksia vain reilu kaksi vuotta sitten (7/2014). Tällä hetkellä alalla toimii noin 120 itsenäistä yrittäjää, jotka tarjoavat palveluita yhteensä lähes 500 katsastusasemalla. Vuonna 2014 toteutuneen lakiuudistusten kannustamina katsastusyritykset ovat viimeisen kahden ja puolen vuoden aikana perustaneet noin 120 uutta katsastusasemaa ja investoineet pelkästään uusiin asemiin noin 20 miljoonaa euroa. Kehitys on johtanut katsastuspalveluiden tarjonnan merkittävään kasvuun, mutta samalla myös palveluiden ylitarjontaan.

Edellisen, vuonna 2014 toteutuneen, katsastuslain poikkeuksellisen pitkään kestänyt valmistelu (vuodesta 2008 vuoteen 2014) aiheutti alalle suurta epävarmuutta ja hankaloitti katsastusyritysten liiketoiminnan kehittämistä. Katsastusalan toimintaedellytysten kannalta on ensiarvoisen tärkeää saada varmuus tulevasta liiketoimintaympäristöstä mahdollisimman nopeasti. A-Katsastus Group toivoo, että nyt lainsäädäntöä kehitettään pitkäjänteisesti luoden ennakoitavuutta niin auto- kuin katsastusalan kehitykselle.

LVM:n nyt ehdottama muutos katsastusväleihin pienentäisi katsastustoimialan vuotuisia katsastusmarkkinavolyymejä n. 20 % (n. 450 000 kpl). **On erittäin vaikeaa ymmärtää perusteita sille, että ensin LVM on houkutellut uusia yrittäjiä investoimaan katsastustoimialalle helpottamalla alalle tuloa, ja nyt vain kaksi vuotta myöhemmin sama ministeriö ehdottaa muutosta, joka käytännössä veisi katsastusalan yrittäjiltä markkinat alta!**

4. Taloudelliset vaikutukset

Katsastusmarkkinavolyymien vuotuinen väheneminen yön yli 20 %:lla (450 000 kpl) tarkoittaisi katsastustoimialan yrityksille kohtuutonta 22.0 miljoonan euron tulosmenetystä.

Käytännössä markkinoilla ei olisi enää tilaa nykyiselle määrälle katsastusasemia eikä katsastajia. A-Katsastuksen arvion mukaan muutoksen tulosvaikutukset merkitsisivät katsastustoimialalla vähintään 550 katsastajan työn loppumista**. Käytännössä tämä tarkoittaa, että joka kolmas nykyisistä 1500 katsastajasta menettäisi työpaikkansa.**

5. Siirtymäsäännös

Katsastusaikavälin muutosta koskevan siirtymäsäännöksen kohdat on esityksessä kirjoitettu epäselvästi. Jos on tarkoitus, että nykyasetuksen mukaisesti tehty vuoden 2017 katsastus vaikuttaa myös uuden ehdotetun katsastusaikavälin määräytymiseen, aiheutuu tästä se, että vuonna 2018 katsastuksesta välivuotta pitäviä autoja olisi n. 600 000 - 700 000 kpl (lisäystä nykytilanteeseen n. 550 000 kpl). Vuonna 2019 nämä kaikki 600 000 – 700 000 autoa taas tulisivat katsastukseen ja vuonna 2020 ne pitäisivät taas välivuotta. Sama epätasainen jakauma jatkuisi myös tuleville vuosille eli joka toinen vuosi olisi merkittävästi enemmän katsastuksia. **Käytännössä katsastusmarkkinavolyymin näin jyrkät vuotuiset vaihtelut olisivat katsastusyritysten toiminnan kannalta täysin mahdottomia toteuttaa.**

A-Katsastus Group ehdottaa, että muutos koskisi vain asetuksen voimaantulon jälkeen käyttöönotettuja autoja tai siirtymäsäännös kirjoitettaisiin siten, että ennen muutoksen voimaantuloa tehdyt katsastukset eivät vaikuta asetuksen voimaantulon jälkeen määräytyviin katsastuksiin. Tällä menettelyllä katsastusmäärien vuosivaihtelut pysyisivät kohtuullisina.

6. Muuta huomioitavaa

Muutosehdotuksen mukaan katsastusajankohta määräytyisi jatkossa **ns. rullaavan mallin** mukaisesti, jossa asiakas voisi itse vaikuttaa seuraavaan katsastusajankohtaan. A-Katsastus pitää asiaa sinänsä hyvänä, mutta huomauttaa samalla mallin mukanaan tuomista ongelmista. Asiakasnäkökulmasta katsastus on melko harvinainen tapahtuma ja jo nykyisten n. 20 vuotta voimassa olleiden katsastusajankohdan määräytymisten kanssa autoilijoilla on edelleen epäselvyyttä. Nyt esitetty malli yhdessä katsastusvälin harventamisen kanssa johtaisi varmuudella melkoiseen epätietoisuuteen ja samalla se olisi omiaan lisäämään jo nykyisin suurta katsastamattomien ajoneuvojen määrää liikenteessä. Jos tällaiseen malliin kaikesta huolimatta päädytään, A-Katsastus ehdottaa, että Trafi velvoitettaisiin lähettämään muistutuskirje tulossa olevasta katsastuksesta ja uudelleen siinä tapauksessa, että katsastusaika on ylitetty. Samalla **A-Katsastus haluaa tuoda esille ehdotettuun malliin liittyvän riskin siihen, että katsastukset keskittyisivät vuoden aikana lyhyelle ajanjaksolle, jonka seurauksena palvelut ruuhkautuvat.**

Ehdotuksessa on päätetty järjestää moottoripyörien määräaikaiskatsastukselle vaihtoehtoisia menettelyitä. Malli on uuden direktiivin mahdollistama, jos sillä saavutetaan sama turvallisuustaso kuin katsastuksella. A-Katsastuksen näkemyksen mukaan katsastusasemalla tapahtuva määräaikaistarkastus olisi kustannustehokkain malli hoitaa asia. Jos moottoripyörien katsastus päätetään järjestää esimerkiksi tienvarsitarkastusten tai poliisin valvonnan kautta, olisi tarpeen miettiä myös rahoitus siten, etteivät **muut tienkäyttäjäryhmät joudu moottoripyörien aiheuttamien teknisten tarkastusten maksumiehiksi.**

A-Katsastus Group haluaa kiinnittää huomiota **katsastuksen valvonnan ja -tuen** vähenemiseen muutoksen seurauksena. Katsastuksen valvontaa varten Trafi kerää katsastusmaksua, joka on tällä hetkellä 2,20 euroa katsastukselta. Trafille kertyy vuositasolla valvontaan ja muuhun katsastustoiminnan tukeen kaikkiaan 8 miljoonaa euroa vuodessa. Nyt esitetyllä muutoksella katsastusmaksun vuotuinen summa alenisi yli miljoonalla eurolla. Koska Trafi toimii kustannusvastaavuus-periaatteella, joutuu se sopeuttamaan katsastuksen valvontaan ja –tukeen liittyvät toimintonsa muutokseen. Jos sopeuttaminen tehdään henkilöstövähennysten kautta, **on suuri riski siihen, että katsastuksen valvonta vähenee.**

Samalla tämä vaikuttaa negatiivisesti liikenneturvallisuuteen ja lisää ympäristölle haitallisia pakokaasupäästöjä.

7. Yhteenveto

Toimiva katsastus huolehtii autoista ja lisää liikenneturvallisuutta

Suomen ilmasto on muihin EU-maihin verrattuna ajoneuvojen kestävyyden kannalta haasteellinen. Samaan aikaan Suomen autokanta kuuluu Euroopan vanhimpiin. Esimerkiksi Ruotsin autokanta on kaksi vuotta nuorempi, ja 83 % Ruotsin autokannasta sijaitsee Suomen eteläpuolella. Silti Ruotsissa on päätetty säilyttää katsastuksissa nykyinen 3-2-1-malli perustuen liikenneturvallisuuden 0-visioon (kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä) sekä liikenteen aiheuttaman ympäristökuormituksen vähenemiseen.

Nyt ehdotettu katsastusvälien harventaminen 4-2-2-2-1 mallin mukaiseksi merkitsisi katsastusten lukumäärän vuotuista vähenemistä noin 450 000 kappaleella ja lisäisi Suomen teille vuosittain yli 120 000 autoa, joissa on katsastuksessa hylkäykseen johtava vakava tekninen vika. Tällä olisi selkeä negatiivinen vaikutus liikenneturvallisuudelle ja myös ympäristölle haitallisten pakokaasupäästöjen lisääntymiselle.

Vaikutukset katsastusyrityksille olisivat kohtuuttomia

Uuden katsastuslain kannustamina katsastusyrittäjät ovat viimeisen kahden ja puolen vuoden aikana perustaneet noin 120 uutta katsastusasemaa ja investoineet pelkästään uusiin asemiin noin 20 miljoonaa euroa.

Nyt ehdotettu katsastusvälien harventaminen 4-2-2-2-1-mallin mukaiseksi merkitsisi toimialan katsastusvolyymien vuotuista vähenemistä noin 450 000 katsastuksella (20 %) ja katsastusalan yrityksille 22.0 miljoonan euron tuloksen menettämistä. Katsastustoimialaan ehdotuksella olisi toteutuessaan kohtuuton vaikutus ottaen huomioon toimialan viimeaikaisen markkinakehityksen ja lainsäädäntömuutokset, joilla LVM on houkutellut uusia yrittäjiä investoimaan katsastustoimialalle helpottamalla alalle tuloa. Nyt vain kaksi vuotta myöhemmin sama ministeriö ehdottaa muutosta, joka käytännössä veisi katsastusalan yrittäjiltä markkinat alta!

Laadukas katsastusjärjestelmä on keskeinen osa suomalaista liikenneturvallisuutta

Turhan sääntelyn purkaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen ovat kannatettavia tavoitteita. Suomessa on kuitenkin toimiva ja kustannustehokas katsastusjärjestelmä. Parhaimmillaan katsastus edistää ympäristöystävällisemmän autoilun kehitystä, uuden teknologian hyödyntämistä ja liikenneturvallisuutta Suomessa. Nykymuotoisen katsastusjärjestelmän alasajon sijaan huomio on keskitettävä autoilun ja katsastusten laadun parantamiseen. Tästä hyötyy viime kädessä niin suomalainen tielläliikkuja kuin koko kansantalouskin.

A-Katsastus Groupin ehdotus

A-Katsastus Groupin näkemys on, että katsastusvälin harventaminen voidaan tehdä uusimpien autojen kohdalla. Ensimmäinen katsastus olisi tällöin neljän vuoden kuluttua ja seuraava kuuden vuoden kuluttua käyttöönotosta. Liikenneturvallisuus ja ympäristönäkökohdat huomioon ottaen siitä eteenpäin eli kuudennen vuoden jälkeen katsastus tulee suorittaa edelleen vuosittain. Suomen sääolosuhteet sekä nykyinen Euroopan vanhimpiin kuuluva autokanta puoltavat tätä ratkaisua.

Kunnioittavasti

Kari Kivikoski

Toimitusjohtaja

A-Katsastus Group Oy

Hannu Pellikka

Tekninen johtaja

A-Katsastus Group Oy