Hei,

Kiitoksia hyvästä kuulemistilaisuudesta perjantaina. Ehdottaisin, että jos suinkin mahdollista, pyytäisitte kuultavaksi myös katsastusalan toimijoita: uskoisin, että heillä on paljon sanottavaa hankkeen vaikutuksista ja heiltä voisi tarkemmin kysellä erilaisten ajoneuvojen eroista. Ehdottaisin, että asiassa kuultaisiin suurinta toimijaa A-katsastusta (hannu.pellikka@a-katsastus.fi) sekä ruuhka-Suomen ulkopuolella toimivaa pienempää yrittäjää, esim. Jarno Viinikaista Jyväskylän Meidän katsastuksesta (jarno.viinikainen@meidankatsastus.fi).

Sovimme, että toimitamme esitettyihin kysymyksiin kirjalliset vastaukset jälkikäteen. Alla pikaisesti kirjaamani kysymykset ja niihin vastaukset.

Edustaja Alatalo:

- Tuleeko katsastusaikavälin harvennusveloite direktiivistä
    - Katsastuksen harvennukselle ei ole velvoitetta, vaan pikemminkin tilanne on päinvastainen. Komissio halusi alun perin tiukentaa katsastusvälejä kaikissa jäsenmaissa, joka olisi tarkoittanut Suomen nykytilannetta vastaavaa asetusta, jossa katsastusvälit ovat 3-2-1-1. Eräät jäsenvaltiot eivät tähän suostuneet. Näin päädyttiin säilyttämään minimi-direktiivi, jossa vähimmäiskatsastustiheys on edelleen 4-2-2. Ruotsissa mietittiin viime syksynä samaa kuin Suomessa nyt, ja siellä päädyttiin nykytilanteen säilyttämiseen (joka on sama kuin Suomen nykyinen katsastusväli, 3-2-1-1). On huomattava, että Ruotsin tieolosuhteet ovat merkittävästi Suomea leudommat; Ruotsissa 83 % autoista on käytössä Hangon eteläpuolisella alueella.
- Tuleeko ylikorjaamista riippumattomuusvaatimuksen poiston yhteydessä
    - Todennäköisesti ei. Riippumattomuusvaatimuksen poisto ei kuitenkaan mahdollista saman henkilön toimesta auton katsastamista ja korjaamista, koska katsastuspäätös on hallintopäätös, ja siksi sitä koskee hallintolain jääviyssäännöstö. Näin ollen riippumattomuuden poistosta saatava hyöty jää myös vähäiseksi.
- Miten jatkossa “mustia laatikoita” tarkastetaan? (tarkoittaen elektronisten järjestelmien testausta)
    - Katsastusala on jo pitkään ajanut elektronisten laitteiden tarkastuksen kehittämistä ja samaa tukee uusi direktiivikin. Kun erilaiset kuljettajan toimintaa korjaavat järjestelmät (esim. automaattinen ohjaus tai jarrutus) yleistyvät Suomessa, on näiden virhetoiminnoissa erittäin suuria riskejä ja yllätyksiä autoilijoille. Esityksessä tätä ei kuitenkaan huomioida mitenkään, vaikka tässä asiassa Suomen kannattaisi haasteellisten ilmasto-olosuhteidenkin kannalta olla edelläkävijänä.
- Miten mopoautojen katsastus muuttuu
    - Esitys on luokitellut hyvinkin erilaisilla käytöillä ja teknisillä ratkaisuilla olevat ajoneuvot yhdeksi ryhmäksi. Näillä kaikilla mukaanlukien mopoautot, yritysten pakettiautot, henkilöautot on ehdotuksessa katsastusaikaväliksi ehdotettu 4-2-2-2-1-1. Esimerkiksi pakettiautojen ja mopoautojen osalta katsastusaikaväliä olisi harventamisen sijaan perusteltua kiristää nykyisestä.

Edustaja Pakkanen:

- Onko rekisterikilven valo niin keskeinen liikenneturvallisuusasia, että sen takia tulee hylätä katsastus

    - Ei mielestämme ole, mutta tällaisen linjaus on kuitenkin Direktiivin arvosteluperusteissa.
- Mitkä ovat keskeisimmät liikenneturvallisuuteen vaikuttavat kohteet ja mikä niiden arvostelu oikea jatkossa?
    - Kokonaisuus on ratkaiseva, ja siihen vaikuttavat monet osatekijät. Vaikka uusissa arvosteluperusteissa ilmeisiä hutilyöntejä onkin, on niiden mukaisesti toimittaessa kuitenkin hyvät edellytykset tehdä liikenneturvallisuuden ja ympäristön kannalta oikeita päätöksiä. Jatkoa silmälläpitäen on erityisen tärkeää huomioida ajoneuvojen sähköisten järjestelmien testaus.

Edustaja Taimela

- Miten valmistelussa on kuultu
    - Valmistelussa on kuultu kirjallisesti ja järjestetty kuulemistilaisuus. Kummassakaan esille tuotuja puutteita ei ole korjattu esityksessä.

Edustaja Torniainen

- voisiko miettiä muuta kuin aikaperusteista katsastusaikaväliä
    - Kyllä sellaista voisi. Aikavälit on silti oltava, mutta niiden lisäksi voisi olla jokin toinenkin kriteeri. Haasteena on se, että tämä muu kriteeri tulisi olla luotettava. Kilometriperusteisiin katsastusväleihin liittyy ongelma matkamittarin manipuloinnista, sekä automallien kovin suuresta kirjosta niin käyttöä kuin teknisiä ratkaisuja koskien. Lisäksi muiden kuin katsastuksen virallisten arvosteluperusteiden ulottaminen päätöksentekoon, tekee asiasta monin verroin monimutkaisemman, koska minkäänlaista KV-sääntelyä ei tähän ole olemassa, ja pelkästään kansallisen säädöstön varaan rakentaminen johtaa Unionin vapaassa liikkuvuudessa väistämättä ongelmiin.

Puheenjohtaja Jalonen

- Voisiko noiden väliin jäävien 7- ja 9- vuotiaiden katsastuksen väliinjäämisen edellytyksenä olla jokin kriteeri, jonka voisi todeta edellisessä katsastuksessa?
    - Periaatteessa kyllä. Haasteena on luotettavan kriteerin löytyminen. Nähdäksemme kriteerien tulee ehdottomasti nojautua vain ja ainoastaan katsastuksen arvosteluperusteisiin. Tämä on ainoa tapa, jolla saadaan viranomaisvalvonta ulotettua myös tämän päätöksen oikeaan tekemiseen. Lisäksi muiden kuin katsastuksen virallisten arvosteluperusteiden ulottaminen päätöksentekoon, tekee asiasta monin verroin monimutkaisemman, koska minkäänlaista KV-sääntelyä ei tähän ole olemassa, ja pelkästään kansallisen säädöstön varaan rakentaminen johtaa Unionin vapaassa liikkuvuudessa väistämättä ongelmiin.
    - Parhaiten tällaiseksi sopisi edellisen katsastuksen kilometrilukeman käyttö sekä edellisen katsastuksen hyväksyntä “0-vikaisena"
- Mikä on jatkossa ansiokäytössä olevien autojen katsastusväli
    - Periaatteessa ammattikäyttöisten ajoneuvojen osalta on pyritty säilyttämään nykytila. Asiaan vaikuttaa kuitenkin myös, miten liikennekaari etenee, ja millaisiksi siellä muodostuvat luvanvaraisen liikenteen määritelmät.
- Mikä on jatkossa Mopoautojen katsastusaikaväli
    - Nyt on ehdotettu mopoautojen katsastusaikaväliksi 4-2-2-2-1-1. Tämä on mielestämme täysin väärä kehityssuunta.
- Mikä on robottiautojen katsastuaikaväli

- Näitä ei ole ajateltu tässä yhteydessä, vaikka toivottavaa olisikin ollut. Lähtökohtaisesti edellä mainittu 4-2-2-2-1-1 koskisi yksityiskäytössä olevia henkikö-robottiautoja.

Kunnioittavasti

Björn Ziessler
Toiminnanjohtaja

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)
Rahakamarinportti 3 A 1
00240 HELSINKI
bjorn.ziessler@yklry.fi
www.yklry.fi
GSM +358 50 5013443