

Katsastusalan tilannekatsaus 2022



Sisällysluettelo

1	Tausta ja tavoite	2
2	Katsastuspalveluiden saatavuus.....	2
2.1	Katsastustoimipaikkojen määrä ja sijainti	2
2.2	Raskaan kaluston katsastuspalvelut.....	4
3	Markkinat	5
3.1	Hintakehitys.....	5
3.2	Markkinaosuudet.....	7
4	Katsastamattomat ajoneuvot.....	8
4.1	Katsastamattomat ajoneuvot liikenteessä	8
4.2	Katsastamattomat ajoneuvot liikenneasioiden rekisterissä	8
5	Katsastustoiminnan laatu	9
5.1	Katsastustoiminnan laadun arviointi	10
5.2	Yhteenvedo laadun kehityksestä.....	15
6	Valvonta	16
6.1	Yleistä.....	16
6.2	Ajoneuvojen uudelleen tarkastaminen välittömästi katsastuksen jälkeen.....	17
6.3	Erikoiskatsastusten valvonta	18
6.4	Katsastusluvan haltijoille annetut seuraamukset.....	18
7	Työvoiman saatavuus ja katsastajakoulutuksen tilanne.....	19
7.1	Työvoiman saatavuus	19
7.2	Katsastajakoulutus	20
8	Muutokset lainsäädännössä.....	20
8.1	Ajoneuvolain korjaussarja.....	20
8.2	Ajoneuvolain nojalla annettavat määräykset	20
8.2.1	Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteiden muutokset	20
8.3	Lähiaikoina tulevat muutokset	21
8.3.1	Katsastustoimipaikan tilat ja laitteet -määräys	21
8.3.2	Etanolikonversiot	21
8.3.3	Liikennekelpoisuuspaketin valmistelu.....	21
9	Yhteenvedo	22

1 Tausta ja tavoite

Ajoneuvokatsastus on osa keinovalikoimaa, jolla pyritään vähentämään Euroopan liikennealueen tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden henkilöiden sekä ajoneuvoista aiheutuvien tarpeettomien ympäristöhaittojen määrää. Katsastustoiminnan tavoitteena on varmistaa, että ajoneuvot pidetään turvallisessa ja ympäristön kannalta vaatimustenmukaisessa kunnossa koko sen ajan, kun niitä käytetään liikenteessä. Liikennekelpoisuus varmistetaan pääasiassa määräaikaiskatsastuksin. Ajoneuvolain 152 §:n mukaisesti määräaikaiskatsastuksessa ajoneuvosta tarkastetaan, että: 1) se on sitä koskevien säännösten ja määräysten mukaisessa kunnossa; 2) se on turvallinen käytettäväksi liikenteessä; 3) siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja; 4) siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein. Suomessa katsastustoimintaa saa harjoittaa Traficomin myöntämällä katsastusluvalla. Vuosittain Suomessa tehdään noin 2,5 miljoonaa määräaikaiskatsastusta. Vuoden 2022 lopulla Suomessa oli 563 katsastustoimipaikkaa.

Katsastustoimintaa koskevat reunaehdot säännellään EU:n katsastusdirektiivissä (2014/45/EU) ja Wienin katsastussopimuksessa. Katsastustoimintaa säännellään myös kansallisesti esimerkiksi katsastuslupien osalta. Viime vuosina suurimpia katsastusalaa koskevia muutoksia ovat olleet vuonna 2014 voimaan tullut muutos, joka mahdollisti katsastusten tekemisen korjaamoilla, sekä katsastuslupien jaottelun kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen välillä. Keväällä 2018 voimaan tullut katsastusdirektiivin muutos ja samassa yhteydessä toteutettu henkilö- ja pakettiautojen sekä raskaiden nelipyörien katsastusvälin harventaminen on aiheuttanut merkittäviä muutoksia katsastusalalle. Vuoden 2019 lopulla katsastusluvut muuttuivat toimipaikkakohtaisista yrityskohtaisiksi. Näiden muutosten vaikutusten seuraamiseksi Traficom aloitti vuonna 2015 katsastusalan tilannekatsauksien julkaisemisen.

Tässä raportissa käsitellään katsastusalan kehitystä. Raportti on jatkoa vuonna 2015 julkaistuille Katsastuslain uudistuksen vaikutusten seuranta -raporteille sekä Katsastusalan tilannekatsaus 2016, 2017, 2018, 2019 ja 2020 -raporteille. Tässä julkaisussa käydään läpi lähinnä vuonna 2022 tapahtunutta kehitystä sekä tarkastellaan katsastusalan kehitystä pidemmällä aikavälillä. Raportin luku 2 käsittelee katsastuspalveluiden saatavuutta. Luvussa 3 keskitytään markkinoiden kehitykseen ja luvussa 4 käsitellään katsastamattomia autoja liikenteessä ja rekisterissä. Katsastuksen laatua käsitellään luvussa 5. Katsastuksen valvonnan menetelmiä ja tuloksia käsitellään luvussa 6. Luvussa 7 kuvataan katsastajien koulutus- ja työvoima-asioita. Luku 8 keskittyy katsastuksen lainsäädäntöön sekä sen viimeaikaisiin ja tuleviin muutoksiin. Tilannekatsauksen yhteenveto on esitetty luvussa 9.

2 Katsastuspalveluiden saatavuus

2.1 Katsastustoimipaikkojen määrä ja sijainti

Vuoden 2022 lopussa katsastustoimipaikkoja oli 563. Keskimäärin Suomessa on katsastustoimipaikka jokaista 4 867 liikennekäytössä olevaa henkilöautoa kohden. Maakunnittain tarkasteltuna eniten henkilöautoja katsastustoimipaikkaa kohden on Uudellamaalla (6 172 autoa / toimipaikka) ja vähiten Lapissa (2 832). Maakuntien sisällä toimipaikat voivat olla hyvinkin keskittyneitä tietyille alueille, ja niinpä alueilla, joilla katsastustoimipaikkoja on paljon, kilpailu voi olla kovaa. Viime vuosina katsastustoimipaikkojen lukumäärä on elänyt kilpailutilanteen mukana. Tällä

hetkellä katsastustoimipaikkojen lukumäärää on lähellä vuoden 2018 lopun tilannetta, jolloin toimipaikkoja oli 552 kappaletta. Vuoden 2020 alussa katsastustoimipaikkoja oli vain 512. Erityisesti vuoden 2018 katsastusvälien harventaminen lisäsi kilpailua katsastuksista ja aiheutti paikallisesti tilanteita, joissa kaikkien katsastustoimipaikkojen toiminta ei ollut enää kannattavaa.

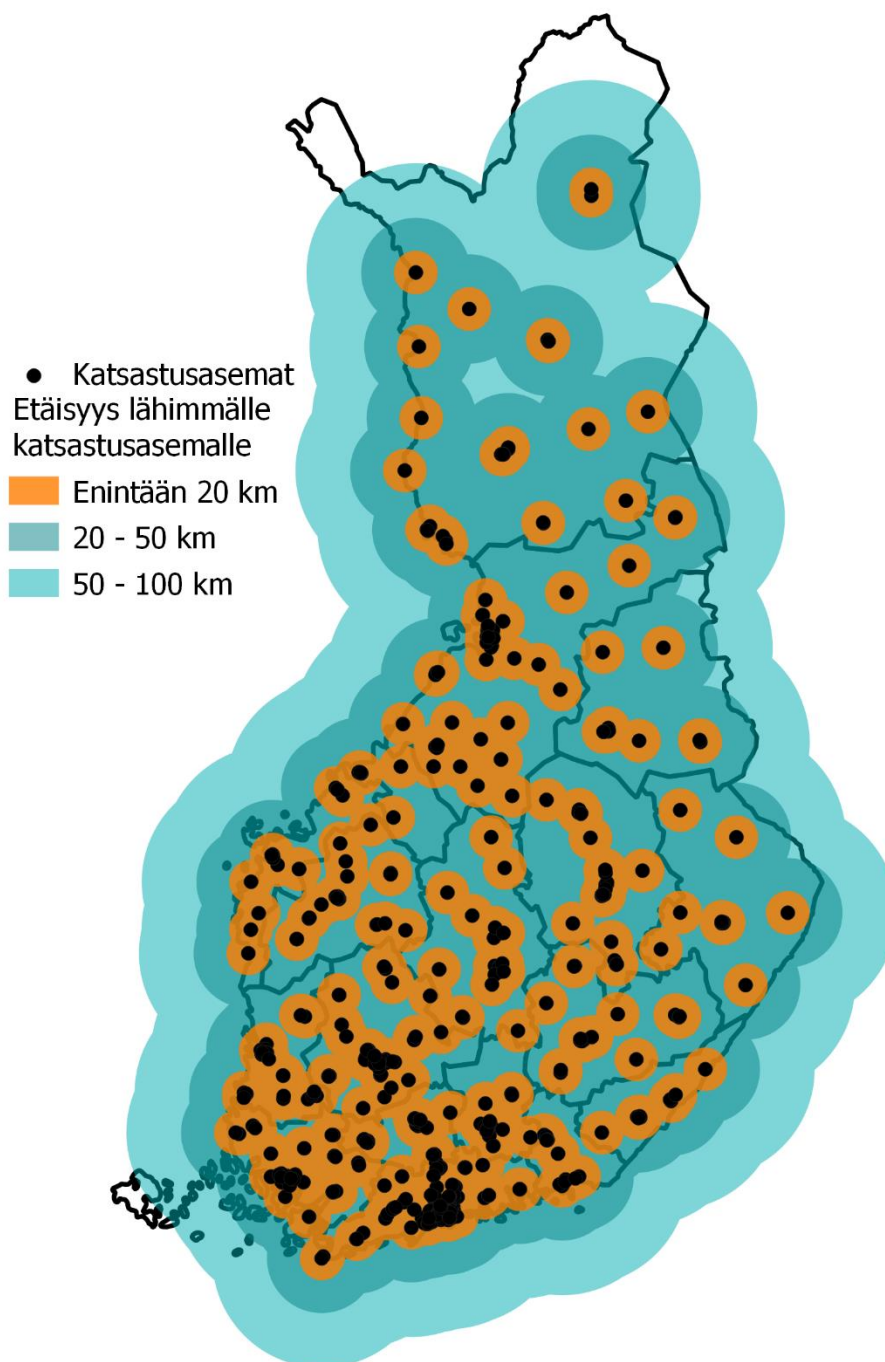
Taulukko 1. Katsastustoimipaikkojen lukumäärä maakunnittain

Maakunta	Toimipaikkojen lkm 31.12.2022	Liikennekäytössä olevia henkilöautoja	Henkilöautoja/ toimipaikka
Etelä-Karjala	15	69 512	4 634
Etelä-Pohjanmaa	24	115 219	4 801
Etelä-Savo	22	72 200	3 282
Kainuu	12	38 192	3 183
Kanta-Häme	21	94 280	4 490
Keski-Pohjanmaa	9	36 559	4 062
Keski-Suomi	29	136 849	4 719
Kymenlaakso	16	91 198	5 700
Lappi	33	93 442	2 832
Pirkanmaa	52	259 125	4 983
Pohjanmaa	19	98 331	5 175
Pohjois-Karjala	14	85 498	6 107
Pohjois-Pohjanmaa	51	202 749	3 975
Pohjois-Savo	28	125 915	4 497
Päijät-Häme	21	105 150	5 007
Satakunta	32	122 966	3 843
Uusimaa	119	734 518	6 172
Varsinais-Suomi	46	250 513	5 446
YHTEENSÄ	563	2 740 393	4 867

Manner-Suomen väestöstä 95 % asuu enintään 20 km säteellä lähimmästä katsastusasemasta (taulukko 2 ja kuva 1). Yli sadan kilometrin matka lähimmälle katsastusasemalle on noin 1 500 suomalaisella, jotka asuvat Enontekiöllä, Inarissa ja Utsjoella.

Taulukko 2. Manner-Suomen väestön jakautuminen asuinpaikan ja lähimmän katsastusaseman välisen etäisyyden mukaan. Väestötietojen lähde Tilastokeskuksen 1 km² väestöruutuaineisto, katsastusasemien sijaintitietojen lähde Traficom.

Etäisyys lähimmälle katsastusasemalle	Väestö Kpl	Osuus
Enintään 20 km	5 180 493	95,0 %
20 - 50 km	266 094	4,9 %
50 - 100 km	3 093	0,1 %
Yli 100 km	1 453	0,0 %
Yhteensä	5 451 133	100,0 %



Kuva 1. Katsastusasemien sijainti vuonna 2022. Katsastusasemien sijaintitietojen lähde Traficom.

2.2 Raskaan kaluston katsastuspalvelut

Raskaiden ajoneuvojen katsastuspalveluita tarjosi vuoden 2022 päättyessä 297 toimijaa, joista 256 suoritti kaikkia raskaan kaluston katsastustyyppisiä (myös rekisteröinti- ja muutokatsastuksia). Loput 41 keskittyivät määräaika- ja valvontakatsastuksiin.

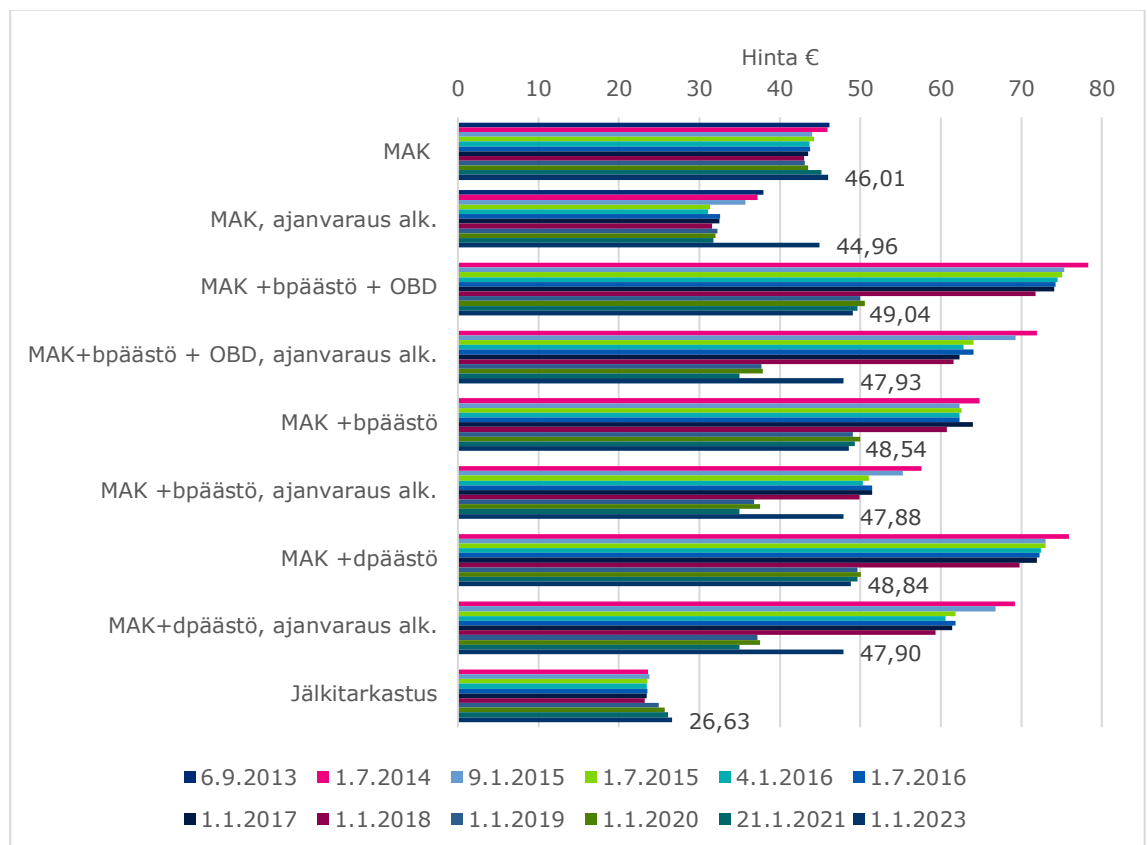
3 Markkinat

3.1 Hintakehitys

Katsastushinnat ovat tasoittuneet niin, että ajanvarauksella tehdyn katsastuksen keskihinta on noussut likimain samaksi kuin ilman ajanvarausta. Vuoden 2023 alussa määräaikaikatsastuksen keskihinta oli 46,01 € ja ajanvarauksella (ns. nettivarauksella alkaen) 45,17 €. Vain 9 % niistä katsastusasemista, joista nämä hintatiedot olivat käytössä, ilmoitti ajanvarauksella eri hinnan kuin ilman ajanvarausta. Vielä vuoden 2021 alussa hinta oli ajanvarauksella keskimäärin 13 € edullisempi kuin ilman ajanvarausta.

Muut hintamuutokset ovat olleet maltillisia. Määräaikaikatsastuksen ja bensiinipäästömittauksen keskihinta oli vuoden 2023 alussa 48,54 €, mikä oli 0,75 € edullisempi kuin vuoden 2021 alussa. Määräaikaikatsastuksen ja dieselpäästömittauksen hinta laski vastaavasti 49,64 eurosta 48,84 euroon. Pelkän määräaikaikatsastuksen hinta nousi kahdessa vuodessa 0,84 € ja jälkitarkastuksen hinta 0,55 €.

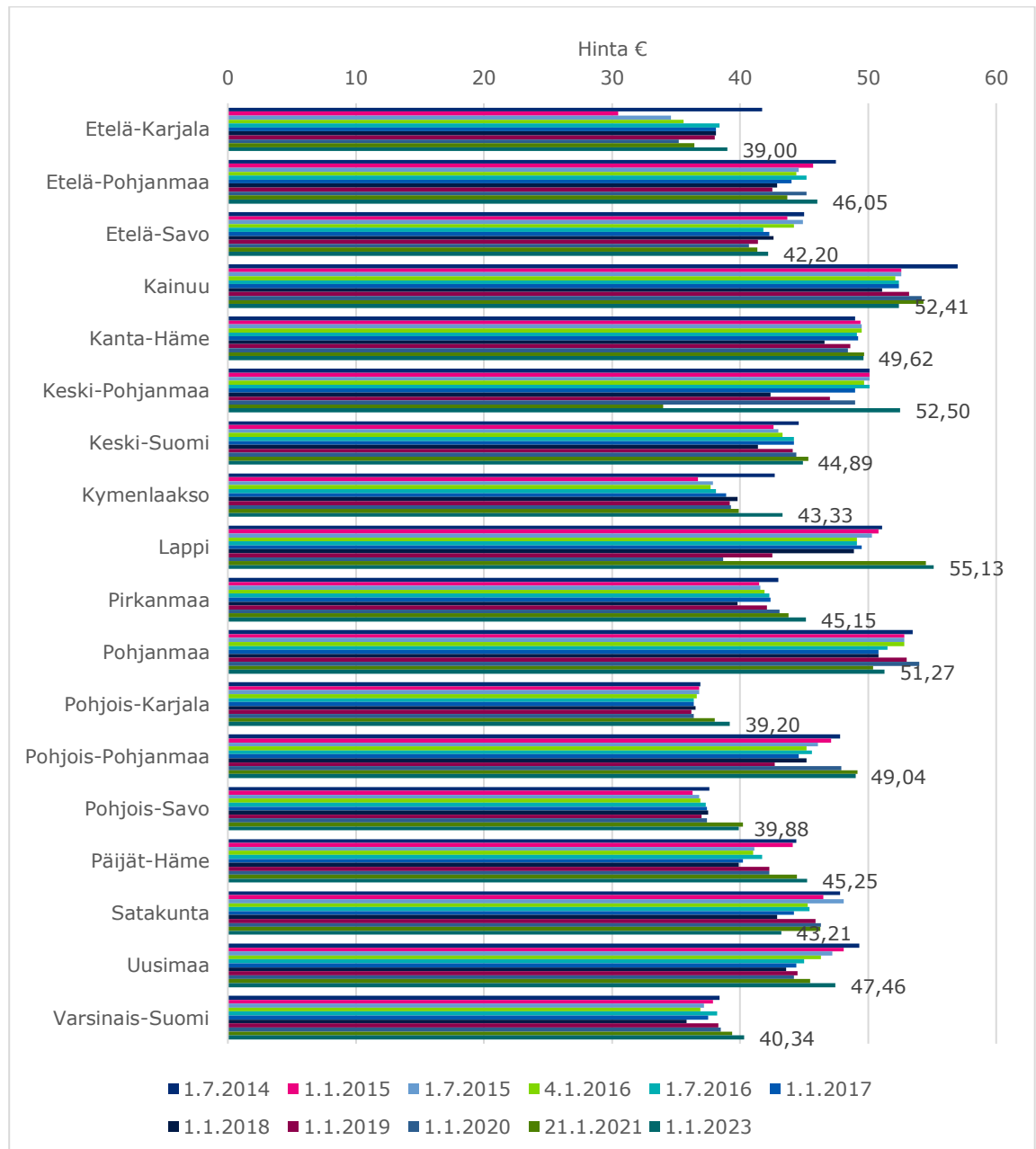
Traficom hankki katsastuksen hintatiedot katsastushinnat.fi -palvelusta. Palvelu ei kata kaikkia katsastusasemia. Määräaikaikatsastuksen hintatieto saatiin 1.1.2023 tilanteesta 306 katsastusasemalta, katsastuksen ja päästömittauksen pakettihinta noin 200 asemalta. Pelkän päästömittauksen hintatieto saatiin vain noin 100 asemalta ja pelkän OBD-tarkastuksen hinta 5 asemalta, joten ne jätettiin pois kuvasta 2.



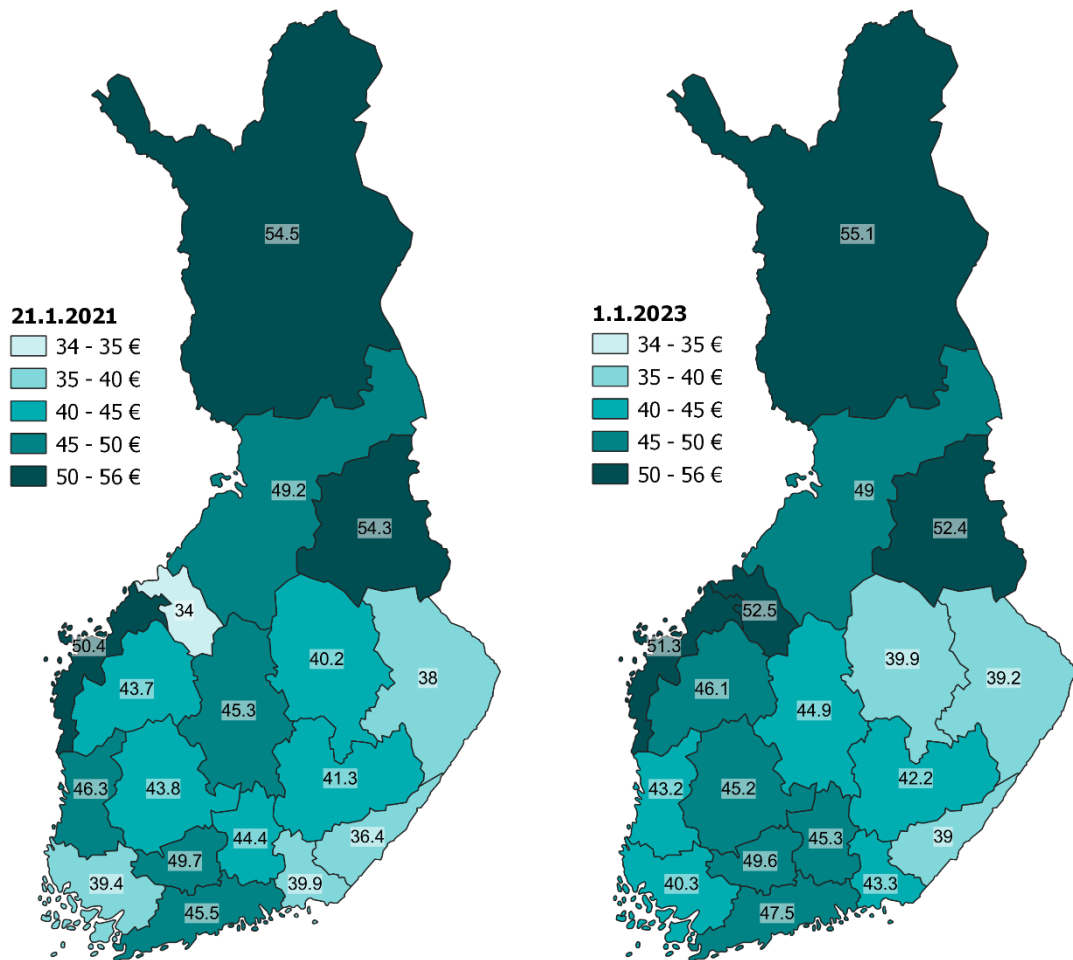
Kuva 2. Katsastusten hintakehitys (keskiarvo) 2013-2023.

Ilman etukäteisvarausta suoritettavan määräaikaikatsastuksen keskihinta oli vuoden 2023 alussa edullisin Etelä-Karjalassa (39,00 €) ja kallein Lapissa (55,13 €). Katsastuksen hinta on laskenut viidessä maakunnassa, pysynyt ennallaan yhdessä ja noussut 12 maakunnassa vuoden 2021 alkuun verrattuna.

Hintojen muutokset ovat enimmäkseen hyvin pieniä; yhdeksässä maakunnassa alle yhden euron. Eniten keskihinta on kasvanut Keski-Pohjanmaalla, mutta sieltä hintatietoa on viime vuosina ollut käytössä vain 1-2 asemalta, joten hintaerot vuosien välillä voivat johtua siitä, mistä yksittäisistä asemista on saatu tietoa. Muista maakunnista keskihinta on kasvanut eniten Kymenlaaksossa (3,46 €), Etelä-Karjalassa (2,58 €) ja Uudellamaalla (2,01 €). Keskihinta laski eniten Satakunnassa (-3,07 €) ja Kainuussa (-1,92 €).



Kuva 3. Ilman etukäteisvarausta suoritettavan määräaikaikatsastuksen hinnan (€) kehitys maakunnittain.



Kuva 4. Määräaikaiskatsastuksen keskihinta maakunnittain.
Lähde: Katsastushinnat.fi toimittama aineisto.

3.2 Markkinaosuudet

Viime vuosien aikana Suomen katsastusmarkkinat ovat kehittyneet niin, että perinteisten suurten ketjujen, A-Katsastus ja K1-Katsastajat, lisäksi myös muutama pienempi ketju on saavuttanut merkittävää markkinaosuutta. Tällaisia ketjuja olivat Keto1Group, HelppoKatsastus ja Plus-katsastus. Vuoden 2022 aikana A-katsastus osti kuitenkin Keto1Groupin ja K1-Katsastajat ja kasvatti näin markkinaosuuttaan merkittävästi.

Muiden kuin neljän suurimman toimijan markkinaosuus muuttui vuoden 2020 54,8 %:sta vuoden 2022 lopun 52 %:iin. A-katsastuksen ja K1-katsastajien markkinaosuudet suhteessa toimipaikkojen lukumäärään näyttää laskeneen sitten vuoden 2019 lopun. Tämä kertoo katsastusmarkkinan kehittyvän kohti tilannetta, jossa suuret ketjut menettävät markkinaa keskisuurille ketjuille sekä pienille toimijoille. A-Katsastuksen vuoden 2022 yrityskauppojen vaikutuksia oletetaan nähtäväksi vuoden 2023 aikana.

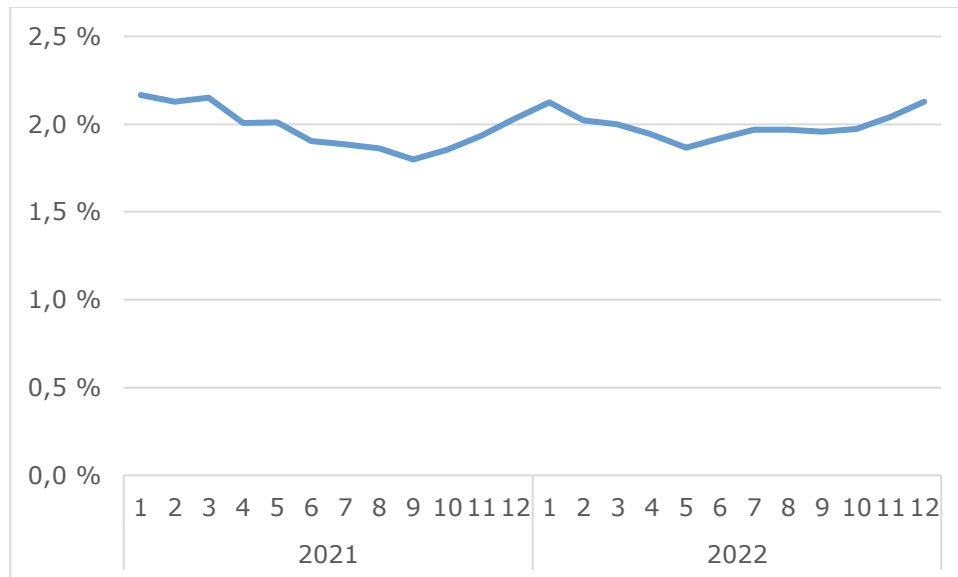
Taulukko 3. Katsastusyritysten markkinaosuudet.

Yritys	2020	2021	2022	Toimipaikat 2022
A-Katsastus	25,0 %	25,7 %	26,0 %	193 (34,2 %)
K1-Katsastajat	10,4 %	9,3 %	8,0 %	80 (14,2 %)
Plus-katsastus	6,3 %	7,0 %	9,0 %	26 (4,6 %)
HelppoKatsastus	3,5 %	3,9 %	5,0 %	21 (3,7 %)

4 Katsastamattomat ajoneuvot

4.1 Katsastamattomat ajoneuvot liikenteessä

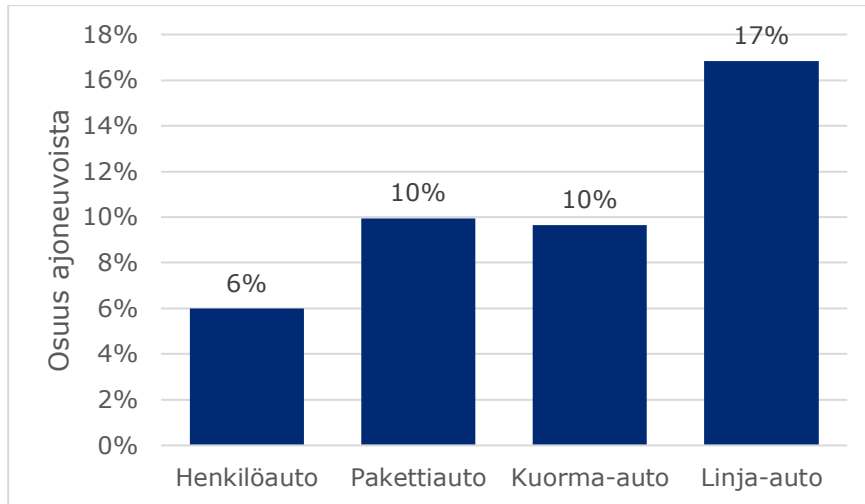
Poliisiautoihin asennetut Revika-laitteet lukevat ajoneuvojen rekisterikilpiä ja vertaavat niitä Traficomin liikenneasioiden rekisteristä poimittuun luetteloon ajoneuvojen käyttöä koskevista rajoitteista. Revika-laitteet lukivat vuonna 2022 noin 9 miljoonaa rekisterikilpeä kuukaudessa, mihin sisältyy myös pysäköityjä ajoneuvoja ja rekisterinumerona luettuja mainostekstejä. Havaituista ajoneuvoista noin 2,0 % oli määräaikaikatsastamattomia. Määräaikaikatsastamattomien ajoneuvojen osuus kasvoi verrattuna vuoteen 2021, jolloin se oli 1,8 %. Määräaikaikatsastamattomien ajoneuvojen osuus luetuista rekisterikilvistä oli talvikaudella hie- man korkeampi kuin kesällä. Määräaikaikatsastamattomista ajoneuvoista 70 % oli henkilöautoja ja 12 % pakettiautoja.



Kuva 5. Määräaikaikatsastamattomien ajoneuvojen osuus poliisin Revika-laitteiden lukemista rekisterikilvistä vuosina 2021-2022.

4.2 Katsastamattomat ajoneuvot liikenneasioiden rekisterissä

Vuoden 2022 lopussa määräaikaikatsastus oli suorittamatta 624 500 autolta, jotka olivat liikennekäytössä. Liikennekäytössä olevista henkilöautoista määräaikaikatsastamattomia oli 6 %, pakettiautoista ja kuorma-autoista 10 %, ja linja-autoista 17 %.



Kuva 6. Määräaikaiskatsastamattomien ajoneuvojen osuus liikennekäytössä olevista ajoneuvoista 31.12.2022.

Taulukko 4. Määräaikaiskatsastamattomien ajoneuvojen määrä ja osuus liikennekäytössä olevista ajoneuvoista ajoneuvoluokittain 31.12.2022.

Ajoneuvoluokka	Liikennekäytössä, määräaikaiskatsastus suorittamatta 31.12.2022	Osuus liikennekäytössä olevista ajoneuvoista
M1 Henkilöauto	156 789	6 %
M1G Henkilöauto	3 234	3 %
M2 Linja-auto	444	17 %
M3 Linja-auto	1 371	17 %
N1 Pakettiauto	28 558	10 %
N1G Pakettiauto	2 194	4 %
N2 Kuorma-auto	4 693	14 %
N2G Kuorma-auto	658	10 %
N3 Kuorma-auto	3 254	7 %
N3G Kuorma-auto	158	5 %

5 Katsastustoiminnan laatu

Katsastusjärjestelmän tavoitteena on vähentää liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden henkilöiden sekä ajoneuvoista aiheutuvien tarpeettomien ympäristöhaittojen määrää varmistamalla, että liikenteessä käytettävät ajoneuvot pidetään turvallisessa ja ympäristön kannalta vaatimustenmukaisessa kunnossa koko niiden liikenteessä käytön ajan.

Direktiivin (2014/45/EU) mukaan ajoneuvojen liikennekelpoisuutta tai ympäristöystävällisyyttä heikentävien vikojen havaitseminen ja korjaaminen jo varhaisessa vaiheessa voi ehkäistä onnettomuuksia tai lieventää niiden seurauksia sekä parantaa ympäristön tilaa vähentämällä pakokaasujen puhdistusjärjestelmiltään viallisista ajoneuvoista aiheutuvia ympäristöhaittoja.

Ajoneuvolain (82/2021) 148 §:n mukaan ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamiseksi. Lain 152 §:n mukaan määräaikaiskatsastuksessa tarkastetaan, että ajoneuvo on sitä koskevien säännösten mukaisessa kunnossa, turvallinen käytettäväksi liikenteessä, siitä ei

aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja ja, että siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein.

Tässä raportissa katsastustoiminnan laadulla tarkoitetaan katsastustoiminnan kykyä vähentää liikenteessä käytettävien viallisten ajoneuvojen määrää. Toisin sanoen, mitä tehokkaammin katsastukseen esitetyissä ajoneuvoissa olevat viat ja puutteet havaitaan ja määrätään korjattaviksi, sitä todennäköisemmin katsastustoiminnan avulla vähennetään liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden henkilöiden sekä tarpeettomien ympäristöhaittojen määrää ja sitä suorituskkyisemmästä katsastustoiminnasta on kyse.

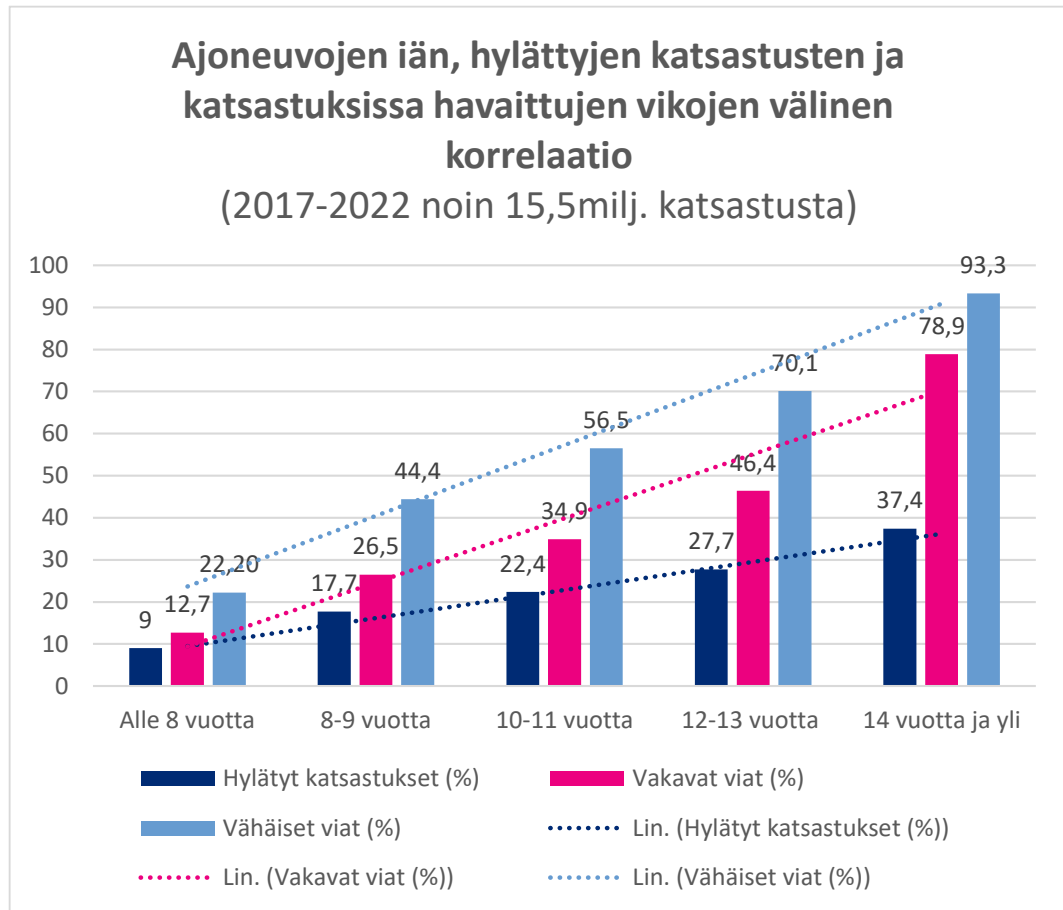
5.1 Katsastustoiminnan laadun arviointi

Tässä raportissa katsastustoiminnan laatua ja laadun kehitystä arvioidaan Traficomin ylläpitämien yhteisten laadunvalvontamittareiden avulla. Yhteiset laadunvalvontamittarit perustuvat Traficomin ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tallennettujen katsastustulosten ja ajoneuvojen teknisten tietojen analysointiin sekä tilastollisiin prosessin ohjausmenetelmien (SPC) hyödyntämiseen. Laadunvalvontamittareiden avulla tuotetaan katsastusyritys-, katsastustoimipaikka- ja katsastajakohtaista informaatiota katsastustoiminnan suorituskkyvystä suhteessa koko maan katsastustoiminnan suorituskkyyn ja suorituskkyvylle asetettuihin odotuksiin.

Liikenneasioiden rekisteriin tallennettuja katsastustietoja analysoimalla on osoitettu, että katsastuksissa havaittujen vikojen ja puutteiden sekä hylättyjen katsastuspäätösten ja katsastukseen esitettyjen ajoneuvojen iän välillä on voimakas korrelaatio. Kun ajoneuvot ikääntyvät, katsastuksessa havaittujen vikojen määrä ja hylättyjen katsastusten osuus kasvavat jyrkästi.

Kun 1.1.2017–31.12.2022 välisenä aikana alle kahdeksan vuotta vanhoista ajoneuvoista hylättiin katsastuksessa noin yhdeksän prosenttia, 14 vuotta ja sitä vanhemmista ajoneuvoista hylättiin noin 37 prosenttia. Myös vakavien vikojen (2-vika) suhteellinen osuus kasvoi alle kahdeksanvuotiaiden ajoneuvojen noin 13 prosentista 14 vuotta ja sitä vanhempien ajoneuvojen noin 80 prosenttiin. Lisäksi alle kahdeksan vuotta vanhojen ajoneuvojen katsastuksissa havaittujen vähäisten vikojen (1-vika) suhteellinen osuus oli noin 22 prosenttia, mutta 14 vuotta ja sitä vanhempien ajoneuvojen katsastuksissa noin 93 prosenttia. Toisin sanoen siirryttäessä alle kahdeksan vuotta vanhojen ajoneuvojen katsastustuloksista 14 vuotta ja sitä vanhempien ajoneuvojen katsastustuloksiin kasvoi hylättyjen ajoneuvojen osuus noin neljä kertaa suuremmaksi, vakavien vikojen (2-vika) osuus noin seitsemän kertaa suuremmaksi ja vähäisten vikojen (1-vika) osuus yli neljä kertaa suuremmaksi. Yhdessä katsastuksessa voidaan havaita useita samaan vakavuusluokitteluun kuuluvia vikoja.

Katsastuksissa havaittujen vikojen, hylättyjen katsastuspäätösten ja katsastettujen ajoneuvojen iän välinen korrelaatio voidaan esittää kuvan 7 mukaisella tavalla.



Kuva 7. Katsastuksissa havaittujen vikojen ja puutteiden sekä hylättyjen katsastuspäätösten ja katsastettujen ajoneuvojen iän välinen korrelaatio (Määräaikaikatsastukset 2017–2022, yht. noin 15,5 miljoonaa katsastusta).

Direktiivin (2014/45/EU) mukaan katsastuksessa havaitut viat luokitellaan seuraavasti:

Korjauskehotus (1-vika) on vähäinen vika, jolla ei ole merkittävää vaikutusta ajoneuvon turvallisuuteen eikä ympäristöön.

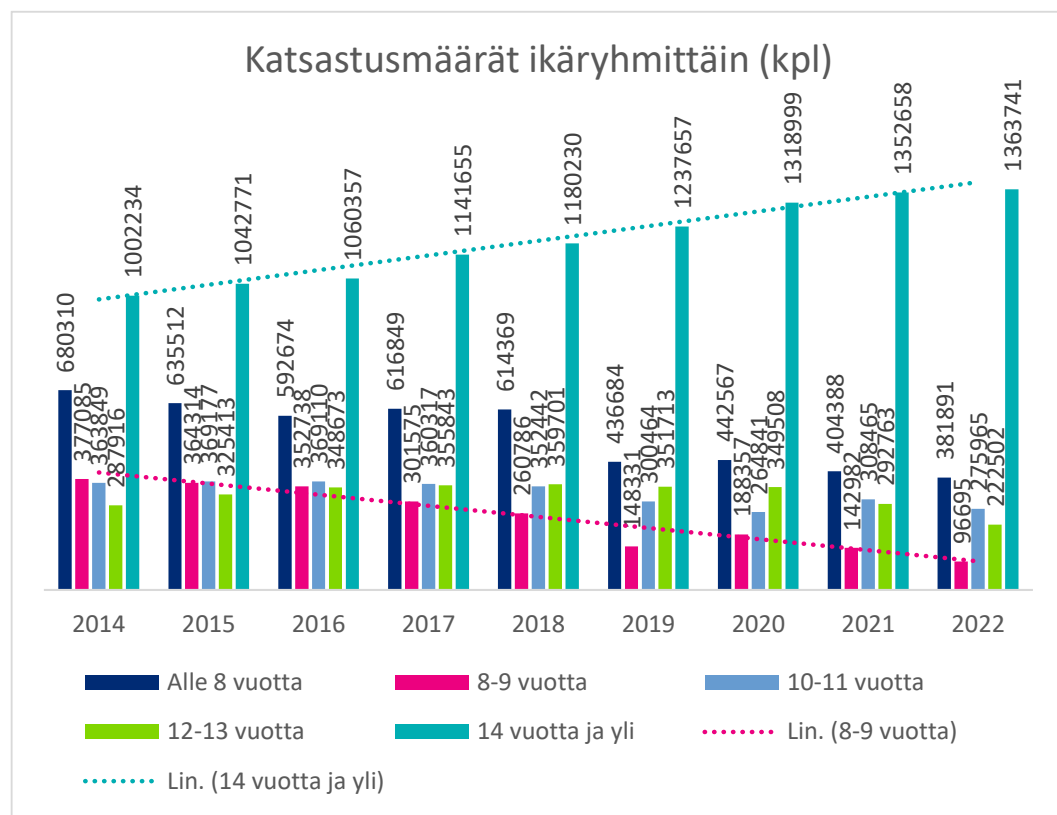
Hylätty (2-vika) on vakava vika, joka voi vaarantaa ajoneuvon liikenneturvallisuuden, vaikuttaa ympäristöön taikka aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille.

Ajokielto (3-vika) on vaarallinen vika, joka suoraan tai välittömästi vaarantaa liikenneturvallisuuden tai aiheuttaa merkittävää haittaa ympäristölle.

Tarkasteltaessa katsastuksissa havaittujen vikojen ja puutteiden sekä hylättyjen katsastusten suhteellisten osuuksien voimakasta kasvua on ymmärrettävä, ettei kasvu ole yksistään seurausta ajoneuvojen ikääntymisestä vaan siitä, että ajoneuvojen iällä on yhteys myös moniin muihin vikaantumiseen vaikuttaviin tekijöihin. Tällaisia ovat mm. ajoneuvon ajomäärä (matkamittarilukema), huollon laatu, omistajuus (leasing vai yksityinen), ajoneuvosta huolehtimiseen käytettävien panosten muuttuminen, ajoneuvon käyttötarkoituksen muuttuminen, ajoneuvon käyttöympäristön muuttuminen, käyttötavan muutokset, ympäristövaikutukset (kuten korroosio) sekä ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien ja ajoneuvotekniikan kehitys. Toisin sanoen tarkasteltaessa ajoneuvojen ikääntymisen vaikutuksia

tarkastellaan tosiasiaassa samanaikaisesti lukuisten muidenkin eri tekijöiden aiheuttamia yhteisvaikutuksia.

Suomessa katsastettiin vuonna 2022 noin 2,34 miljoonaa ajoneuvoa. Suurin osa vuonna 2022 katsastetuista ajoneuvoista on iältään 14 vuotta tai sitä vanhempia (vuonna 2022 yhteensä 1 363 741 katsastusta eli yli 50 % kaikista katsastuksista). Toiseksi eniten katsastuksia suoritettiin alle kahdeksan vuotta vanhoille ajoneuvoille (381 891 katsastusta). Ajoneuvoille ikäryhmässä 8–9 vuotta suoritettiin (96 695 katsastusta), ikäryhmässä 10–11 (275 965 katsastusta) ja ikäryhmässä 12–13 vuotta (222 502 katsastusta). Eri ikäryhmiin kuuluvien ajoneuvojen katsastusmäärien kehitys 2014–2022 välisenä aikana voidaan esittää kuvan 8 mukaisella tavalla.



Kuva 8. Eri ikäryhmiin kuuluvien ajoneuvojen katsastusmäärien kehitys 2014–2022.

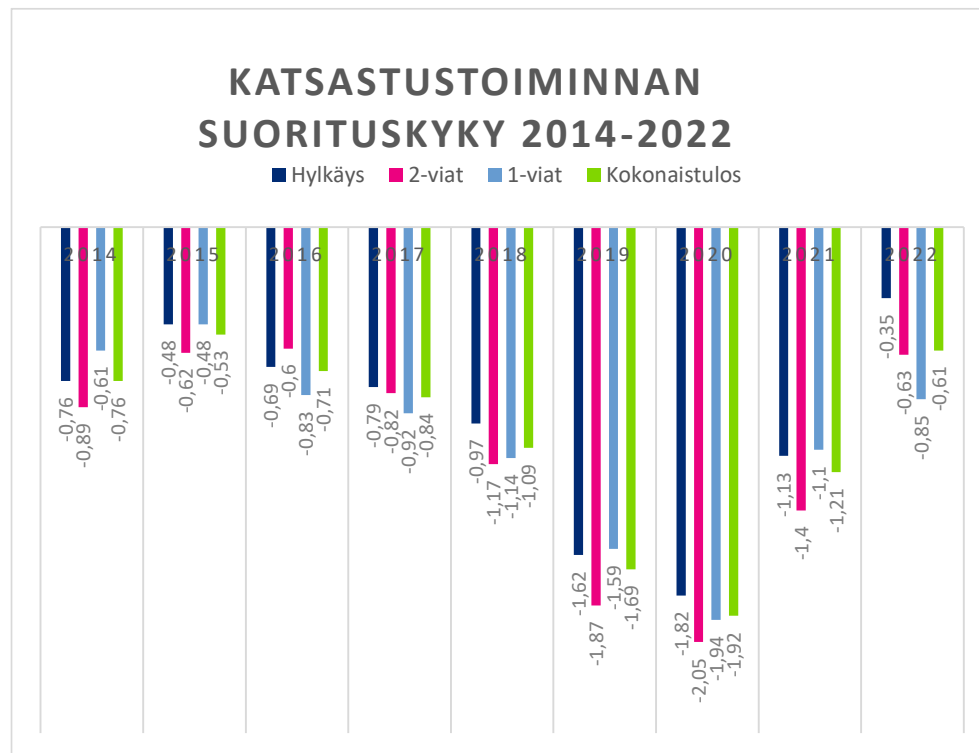
Kuvasta 8 on havaittavissa, että suurimman ikäryhmän eli vanhimpien ajoneuvojen (14 vuotta ja sitä vanhemmat) katsastusten vuosittainen lukumäärä on jatkanut kasvuaan vuosina 2014–2022. Toisin sanoen katsastettujen ajoneuvojen keski-ikä on jatkanut nousuaan. Uudempien ajoneuvojen ryhmän (alle 8 sekä 8–9 vuotta vanhat) katsastusten määrä on sen sijaan laskenut suhteessa eniten. Tämä johtuu osittain katsastuslain muutoksesta, jolla harvennettiin alle kymmenen vuotta vanhojen ajoneuvojen katsastusaikaväliä. Katsastettavan autokannan vanhetessa myös katsastuksissa havaittujen vikojen ja hylättyjen katsastuspäätösten kokonaismäärä nousee.

Tilastollisia prosessin ohjausmenetelmiä (SPC) soveltaen on Traficomin rekisteriin 2017–2021 tallennettujen katsastustietojen (noin 12 miljoonaa katsastusta) perusteella laskettu odotusarvot eri-ikäisten ajoneuvojen katsastuksissa havaittujen vikojen ja puutteiden sekä hylättyjen katsastuspäätösten suhteellisille osuuksille. Näitä odotusarvoja sekä katsastustoimipaikoilla katsastettujen ajoneuvojen ikäkaumaa hyödyntäen yhteisten laadunvalvontamittareiden avulla tuotetaan informaatiota koko katsastustoiminnan, katsastusyritysten, katsastustoimipaikkojen sekä katsastajien toiminnan suorituskyvystä.

Tunnuslukuja tarkasteltaessa on hyvä ottaa huomioon, että katsastuksen lopputuloksen tulee aina määräytyä ajoneuvon kunnon ja vaatimustenmukaisuuden perusteella. Tällöin esim. poikkeuksellisen paljon ennalta tarkastettuja ja korjattuja ajoneuvoja katsastavilla voi tunnusluku perustellusta syystä jäädä alhaiselle tasolle. Myös poikkeavan alhainen katsastusmäärä tai ajoneuvorakenne (esim. katsastusten painottuminen raskaaseen kalustoon) voi tuottaa katsastustoimipaikka- ja katsastajatasolla poikkeavia tunnuslukuja.

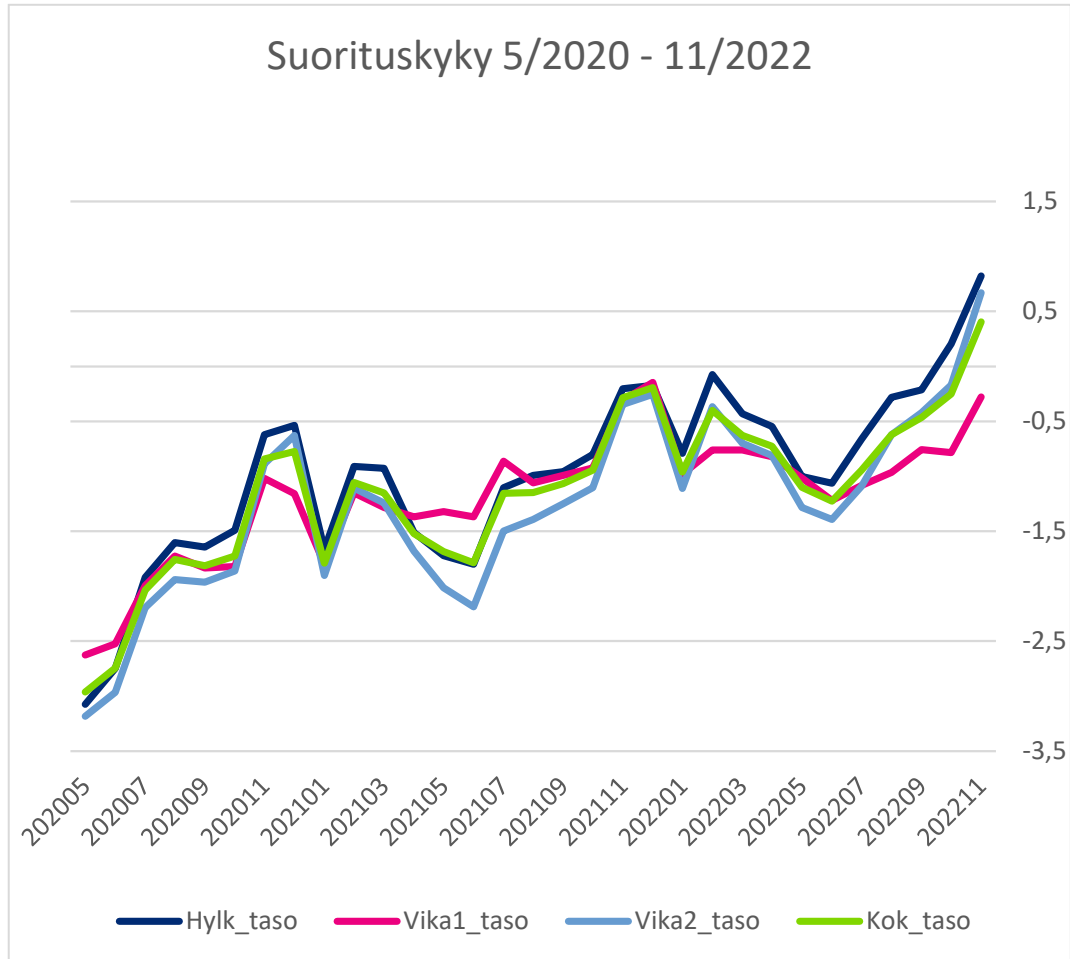
Informaation hyödyntäminen edellyttää aina myös tulkintaa, pohdintaa ja toimenpiteitä. Parhaimmillaan tehtyjen toimenpiteiden seurauksena voidaan kuitenkin havainnoida selkeitä syy-seuraussuhteita tunnuslukujen ja tehtyjen toimenpiteiden välillä. Yhteisten laadunvalvontamittareiden avulla tuotettujen tunnuslukujen avulla voidaan seurata katsastustoiminnan laadun kehitystä, saada tukea katsastustoimintaan liittyvälle päätöksenteolle, tunnistaa katsastuksen laatuun liittyviä ongelmia, suunnitella ja päättää mitä pitäisi parantaa sekä seurata tehtyjen toimenpiteiden ja päätösten vaikutuksia.

Katsastustoiminnan suorituskyyä kuvaavien tunnuslukujen kehitys 2014–2022 voidaan esittää asteikolla (-10)–10 kuvan 9 mukaisella tavalla.



Kuva 9. Katsastustoiminnan suorituskyyä kuvaavien tunnuslukujen kehitys 2014–2022.

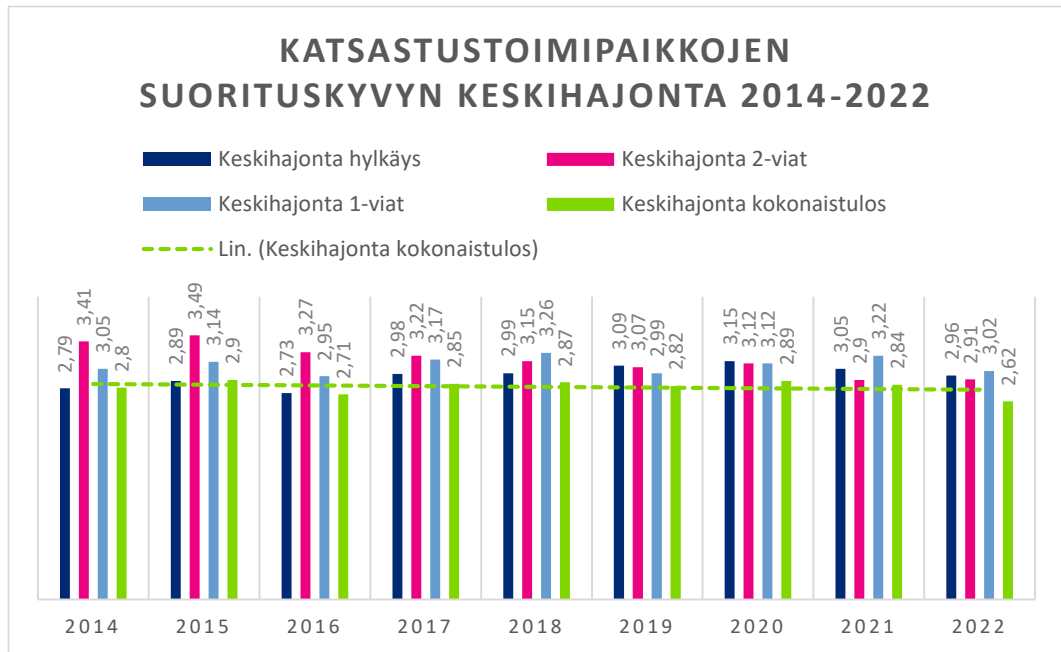
Tarkasteltaessa katsastustoiminnan suorituskykyä kuvaavien tunnuslukujen kehitystä, on kuvasta 9 havaittavissa, että katsastustoiminnan suorituskykyä kuvaavat tunnusluvut ovat kääntyneet nousuun vuoden 2020 jälkeen. Tarkasteltaessa suorituskyvyn kehitystä tarkemmin kuvan 10 mukaisella tavalla, on kuvaajasta havaittavissa, että katsastustoiminnan suorituskyky on kääntynyt nousuun vuoden 2020 toukokuun jälkeen ollen vuoden 2022 marraskuun lopussa tasolla +0,50.



Kuva 10. Katsastustoiminnan suorituskyvyn kehitys 5/2020–11/2022.

Katsastustoiminnan tasalaatuisuuden kehitystä voidaan arvioida myös katsastustoimipaikkojen toiminnan suorituskykyä kuvaavien tunnuslukujen jakauman eli tulosten keskihajonnan perusteella. Toisin sanoen, mitä pienempi katsastustoimipaikkojen välinen suorituskykyä kuvaavien tunnuslukujen välinen keskihajonta on, sitä tasaisemmasta laadusta on kyse.

Katsastustoimipaikkojen toiminnan suorituskykyä kuvaavien tunnuslukujen keskihajonnan kehitys 2014–2022 välisenä aikana voidaan esittää kuvan 11 mukaisella tavalla.



Kuva 11. Katsastustoimipaikkojen suorituskykyä kuvaavien tunnuslukujen keskihajonnan kehitys 2014–2022 välisenä aikana.

Tarkasteltaessa katsastustoiminnan tasalaatuisuutta, on kuvasta 11 havaittavissa, että katsastustoimipaikkojen välisen suorituskyvyn hajonta on myös pienentynyt vuoden 2020 jälkeen. Toisin sanoen katsastustoiminnan suorituskykyä kuvaavien tunnuslukujen perusteella katsastustoimipaikkojen väliset suorituskykyerot ovat kaventuneet.

5.2 Yhteenveto laadun kehityksestä

Katsastustoiminnan suorituskyky on ollut vuoden 2019 marraskuussa tasolla -1,35. Vuoden 2020 marraskuun lopussa suorituskyky on noussut arvoon -0,84. Vuonna 2021 suorituskyky on jatkanut nousuaan ja ollut vuoden 2021 marraskuun lopussa tasolla -0,29. Vuonna 2022 suorituskyky on edelleen parantunut ja noussut vuoden 2022 marraskuussa ensimmäistä kertaa edeltävien viiden vuoden katsastustuloksista lasketun keskiarvon (taso 0) yläpuolelle, ollen vuoden 2022 marraskuun lopussa tasolla +0,41.

6 Valvonta

6.1 Yleistä

Katsastustoiminnan laadunvalvonnan tavoitteena on varmistaa, että katsastustointaa harjoitetaan säännösten edellyttämällä tavalla ja että katsastustoiminnassa havaitaan ja määrätään ajoneuvoissa olevat viat ja puutteet korjattaviksi mahdollisimman tehokkaasti ja näin vähennetään viallisten tai vaatimustenvastaisten ajoneuvojen käyttöä liikenteessä. Katsastustoiminnan valvonta perustuu katsastustoiminnan suorituskyvyn mittaamiseen, valvonnan riskiperusteiseen ohjaamiseen, katsastusluvan haltijoiden omaan laadunvalvontaan sekä laadunhallintajärjestelmien hyödyntämiseen.

Lain 957/2013 7 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun, ja hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä, akkreditoidun sertifiointielimen sertifioima riittävän laaja laadunhallintajärjestelmä, jossa on otettu huomioon katsastustoiminnalle säädetyt ja määrättyt vaatimukset taikka standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä akkreditoitu laatujärjestelmä.

Liikenneasioiden rekisteriin tallennetuista määräaikaikatsastustuloksista on tilastotieteen keinoin muodostettu matemaattisia malleja eri-ikäisten ajoneuvojen määräaikaikatsastuksissa havaittujen vähäisten ja vakavien vikojen sekä hylättyjen katsastuspäätösten suhteellisille osuuksille. Vertaamalla katsastustoimipaikkojen suorittamissa määräaikaikatsastuksissa tallennettujen vähäisten ja vakavien vikojen ja hylättyjen ajoneuvojen suhteellisia osuuksia kaikkien katsastustoimipaikkojen määräaikaikatsastustuloksista muodostettuihin matemaattisiin malleihin yhteisten laadunvalvontamittareiden avulla tunnistetaan katsastusyrityksiä ja katsastustoimipaikkoja, joiden suorittamissa määräaikaikatsastuksissa havaitaan vikoja tai hylätään ajoneuvoja yleistä tasoa vähemmän ja joiden toiminnan laadun valvomiseksi ja ohjaamiseksi on kohdistettava tarkempia valvontatoimenpiteitä, kuten ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 41 §:ssä säädettyjä katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksia.

Traficom on jakanut yhteisten laadunvalvontamittareiden tuloksia katsastusluvan haltijoiden käyttöön vuodesta 2014 alkaen. Katsastusluvan haltijoiden on tullut käyttää ja hyödyntää yhteisiä laadunvalvontamittareita siten kuin ajoneuvojen katsastustoiminnan laadunhallintajärjestelmistä ja katsastustoimipaikalla säilytettävistä asiakirjoista annetussa Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (nro 148/2014) säädetään. Asetuksen mukaan katsastusyrityksen johdon katselmuksissa on käsiteltävä prosessien suorituskykyä ja palvelun vaatimustenmukaisuutta hyödyntämällä yhteisiä laadunvalvontamittareita, oman laadunvalvonnan käyttämiä mittareita ja oman laadunvalvonnan havaintoja sekä tehtävä tuloksista johtopäätökset. Saman asetuksen mukaan organisaation tulee valita ja toteuttaa ne toimenpiteet, jotka todennäköisimmin poistavat ongelman ja estävät sen esiintymisen uudelleen. Lisäksi organisaation tulee seurata korjaavien ja ehkäisevien toimenpiteiden vaikutuksia varmistuakseen niiden tehokkuudesta. Vaikutusten arvioinnissa tulee hyödyntää yhteisiä laadunvalvontamittareita, oman laadunvalvonnan käyttämiä mittareita ja oman laadunvalvonnan havaintoja.

Traficom on ottanut vuoden 2020 kesäkuussa käyttöön uuden valvontamallin. Uudella valvontamallilla tavoitellaan aiempaa vaikuttavampia ja tehokkaampia keinoja varmistamaan, että katsastustoiminnan avulla vähennetään mahdollisimman tehokkaasti viallisten ja vaatimustenvastaisten ajoneuvojen käyttö liikenteessä.

Uuden valvontamallin myötä katsastusluvan haltijoiden oma vastuu katsastustoimintaan liittyvien prosessien suorituskyvyn ja vaatimustenmukaisuuden varmistamisessa korostuu, kun valvonnan painopiste on siirretty katsastustoimipaikan toimintatapoihin kohdistuneista valvontatarkastuksista katsastettujen ajoneuvojen uudelleen tarkastuksiin. Valvontamallin uudistamisen myötä katsastettujen ajoneuvojen tarkastusten määrää on kasvatettu ja tarkastukset ohjattu aiempaa riskiperusteisemmin sellaisille katsastustoimipaikoille, joiden toiminnassa on suorituskykymittareiden tulosten perusteella todennäköisimmin ongelmia.

Valvontamallissa myös lain 957/2013 43 §:n nojalla annettavat seuraamukset perustellaan laatumittarin tulosten lisäksi viime kädessä uudelleen tarkastetuissa ajoneuvoissa tehtyjen havaintojen avulla. Tällöin esim. keskimääräistä heikompi suorituskykymittarin arvosana ja katsastettujen ajoneuvojen uudelleen tarkastuksessa havaitsemattomat viat taikka vaatimustenvastaisuudet voivat johtaa suoraan katsastusluvan haltijalle ja/tai katsastajalle annettavaan varoitukseen ja ongelmien jatkuessa katsastuskieltoon taikka viime kädessä katsastusluvan peruuttamiseen.

6.2 Ajoneuvojen uudelleen tarkastaminen välittömästi katsastuksen jälkeen

Lain 957/2013 41 §:n mukaan katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Traficom saa heti katsastuksen jälkeen suorittaa ajoneuvolle katsastusta vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi Traficom virkamies saa pysäyttää ajoneuvon ennen sen poistumista katsastustoimipaikalta.

Traficom ohjaa katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksia riskiperusteisesti ja tehostetusti sellaisille katsastustoimipaikoille, joiden suorittamisessa määräaikaikatsastuksissa on yhteisten laadunvalvontamittareiden perusteella havaittu vikoja ja puutteellisuuksia tai hylätty ajoneuvoja poikkeuksellisen vähän. Tarkastusten riskiperusteiseen ohjaukseen vaikuttavat myös katsastustoimipaikan katsastusvolyymi sekä Traficom suorittamien katsastettujen ajoneuvojen tarkastusten tulokset. Toisin sanoen, mitä matalampi katsastustoimipaikan suorituskykyä kuvaava tunnusluku on, mitä enemmän katsastustoimipaikalla suoritetaan määräaikaikatsastuksia ja mitä heikompia katsastettujen ajoneuvojen tarkastusten tulokset ovat, sitä korkeampi katsastustoimipaikan riskiluokitus on ja sitä useammin Traficom suorittaa katsastustoimipaikalla katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksia.

Kesäkuussa 2020 käyttöön otetun uudistetun valvontamallin aikana, vuoden 2022 loppuun mennessä Traficom on tarkastanut riskiperusteisesti noin 470 ajoneuvoa välittömästi määräaikaikatsastuksen jälkeen. Samalla katsastustoimipaikalla on voitu tarkastaa useampi kuin yksi ajoneuvo.

Tarkastetuille ajoneuvoille suoritetuissa määräaikaikatsastuksissa havaittiin yhteensä 615 vähäistä vikaa, 516 vakavaa vikaa ja 18 vaarallista vikaa. Välittömästi määräaikaikatsastuksen jälkeen suoritetuissa Traficom tarkastuksissa havaittiin

lisäksi 564 sellaista vähäistä vikaa, 320 sellaista vakavaa vikaa ja 6 sellaista vaarallista vikaa, joita ei ollut huomioitu ajoneuvoille suoritetuissa määräaikauskatsastuksissa.

6.3 Erikoiskatsastusten valvonta

Erikoiskatsastuksia ovat ajoneuvon tehdyn muutoksen hyväksymiseen ja rekisteritietojen muuttamiseen sekä ajoneuvon rekisteröintiin liittyvät muutokskatsastukset ja rekisteröintikatsastukset. Vuosittain tehdään noin 70–80 tuhatta rekisteröintikatsastusta sekä 30 tuhatta muutokskatsastusta.

Erikoiskatsastusten valvonnassa tarkastetaan liikenneasioiden rekisteriin tallennettujen ajoneuvon teknisten ja muiden tietojen sekä katsastuksessa esitettyjen asiakirjojen perusteella, onko muutos- tai rekisteröintikatsastuksessa hyväksytty ajoneuvo vaatimustenmukainen, onko vaatimustenmukaisuus osoitettu oikealla tavalla ja onko liikenneasioiden rekisteriin tallennettujen tietojen osalta menettely säännösten ja ohjeiden mukaisella tavalla.

Erikoiskatsastusten valvonnan painopiste kohdennetaan riskiperusteisesti sellaisten katsastusluvan haltijoiden ja sellaisten ajoneuvojen katsastuksiin, joissa valvontatulosten, valvontahavaintojen ja katsastustoiminnasta saadun muun palautteen perusteella on todennäköisimmin ongelmia.

Traficom raportoi valvontahavainnot ja valvonnan tulokset katsastusluvan haltijoille. Raportointi sisältää yksilöidyt kuvaukset valvontahavainnoista sekä katsastustoimipaikkakohtaisen yhteenvedon tarkastettujen katsastusten sekä valvontahavaintojen määristä ja suhteellista osuuksista. Raportoinnin yhteydessä katsastusluvan haltijoille varataan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 43 §:n mukainen mahdollisuus suunnitella ja toteuttaa sellaisia korjaavia ja ehkäiseviä toimenpiteitä, jotka todennäköisimmin estävät raportissa kuvattujen valvontahavaintojen esiintymisen uudelleen.

Traficom kerää ja ylläpitää toimiala-, katsastustoimipaikka- ja katsastajakohtaista tietoa valvonnan tuloksista ja kerätyistä havainnoista. Traficom hyödyntää tietoa katsastustoiminnan laadun ja katsastustoimipaikkojen oman laadunvalvonnan tehokkuuden arvioimisessa sekä katsastustoimintaa koskevien säädösten, ohjeistuksen ja valvonnan parantamisessa.

Valvonnan tuloksia voidaan hyödyntää myös katsastuslaissa (nro 957/2013) säädettyjen hallinnollisten seuraamusten perusteena silloin, kun katsastusluvan haltija ei ole valvontahavaintojen perusteella kyennyt varmistamaan toiminnan riittävän korkeaa laatua eikä katsastusluvan haltijan oma laadunhallinta ole kyennyt ehkäisemään katsastustoimintaan liittyvien ongelmien uudelleen esiintymistä.

6.4 Katsastusluvan haltijoille annetut seuraamukset

Traficom voi lain 957/2013 43 §:n nojalla antaa katsastusluvan haltijalle varoituksen, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan haltija pysty varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua. Varoitus voidaan antaa, kun yleistä tasoa alhaisemmat laadunvalvontamittareiden tulokset antavat selkeän syyn epäillä, ettei katsastusluvan haltija ole pystynyt varmistamaan katsastustoimipaikan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua ja epäily laadun riittämättömyydestä

vahvistuu katsastettujen ajoneuvojen uudelleen tarkastuksissa tehtyjen havaintojen perusteella.

Lain 43 b §:n mukaan Traficom voi katsastusluvan peruuttamisen sijasta enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastusten suorittamisen katsastustoimipaikalla, jos katsastustoimipaikalla on katsastusluvan haltijalle annetusta varoituksesta huolimatta hyväksytty tai hylätty ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu. Katsastusten suorittaminen voidaan kieltää, jos esim. yhteisten laadunvalvontamittareiden tulosten perusteella katsastustoiminnan laadussa ei ole yhteisten laadunvalvontamittareiden tulosten perusteella tapahtunut varoituksesta huolimatta parannusta ja uudelleen tarkastetuissa ajoneuvoissa havaitaan edelleen sellaisia vikoja ja puutteita, joita ei ole määrätty katsastuksessa korjattaviksi.

Traficom voi kieltää kokonaan katsastusten suorittamisen, jos on ilmeistä, ettei katsastustoimipaikalla pystytä varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua. Lisäksi lain 43 a §:n mukaan Traficom voi peruuttaa katsastusluvan, jos katsastusluvan haltija ei annetusta varoituksesta huolimatta pysty varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua.

Määräaikaikatsastustoiminnan riittämättömän korkeaa laadun varmistamista koskevia varoituksia on annettu lain (nro 957/2013) 43 §:n nojalla vuosien 2021–2022 välisenä aikana yhteensä 25 kappaletta.

Erikoiskatsastustoimintaan koskevia varoituksia on annettu lain (nro 957/2013) nojalla vuosien 2021–2022 välisenä aikana yhteensä 13 kappaletta.

7 Työvoiman saatavuus ja katsastajakoulutuksen tilanne

7.1 Työvoiman saatavuus

Lähes kymmenen vuotta sitten toteutetulla katsastuslainsäädännön uudistuksella muutettiin katsastajien peruskoulutusvaatimuksia ja mahdollistettiin hakeutuminen katsastustehtäviin teknikko- ja insinööritutkinnon lisäksi myös ammatti- ja erikoisammattitutkintojen kautta. Uudistuksella pyrittiin ehkäisemään työvoimapulaa. Muutos lisäsi vuosittaista koulutettavien katsastajien määrää ja paransi työvoiman saatavuutta.

Vuonna 2018 ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun asetuksen muutoksella harvennettiin ajoneuvojen määräaikaikatsastustiheyttä ja mahdollistettiin ajoneuvojen katsastaminen määräajoin asiakkaan haluamana ajankohtana.

Vuoden 2014 katsastuslainsäädännön muutoksilla kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastukset erotettiin toisistaan. Muutos on lisännyt vain kevyiden ajoneuvojen katsastuksia suorittavien katsastustoimipaikkojen määrää, mikä on vähentänyt raskaiden ajoneuvojen katsastajien tarvetta. Vuoden 2019 lopulla poistettiin vaatimus katsastustoimipaikan vastuuhenkilöstä ja muutos poisti aiemmin katsastusalaan vaivanneen vastuuhenkilöiden saatavuutta koskeneen ongelman.

Katsastusvelvollisuuden harventaminen on vähentänyt katsastusten määriä ja katsastajien tarvetta. Samalla katsastuksen ajoittaminen valinnaiseen ajankohintaan on muuttanut katsastusten määrää eri vuodenaikoina aiempaa epätasaisemmaksi. Uudistus on aiheuttanut katsastusosalalle vaikeuksia reagoida työvoimatarpeen vaihteluun. Muuttuneessa tilanteessa katsastustoimipaikkoja on suljettu,

katsastajia irtisanottu tai lomautettu ja tarve kouluttaa uusia katsastajia oli useamman vuoden ajan vähäisempää.

Haastavampien aikojen jälkeen vuonna 2022 katsastusalalla oli parhaimmillaan 75 ajoneuvokatsastajan työpaikkaa avoinna. Myös katsastuskurssin suorittaneissa ja alalle valmistuvien katsastajien määrässä (70 uutta katsastajaa) oli kasvua edellisiin vuosiin verrattuna.

7.2 Katsastajakoulutus

Katsastajilta edellytetään peruskoulutuksen lisäksi katsastusoikeuksien saamiseen tähtäävää jatkokoulutusta. Koulutusta tarjosi pitkään vain muutama koulutusoiden saanut organisaatio. Kouluttajien määrä on viimeisen kymmenen vuoden aikana lisääntynyt reilusti ja koulutustarjonta on vakiintunut aiempaa laajemmaksi. Koulutusoikeudet on 7 toimijalla tai oppilaitoksella.

Nykyistä määrääkäs-, erikois- ja täydennyskoulutustarjontaa voidaan pitää katsastustoimipaikkojen kannalta katsottuna hyvänä ja kattavana.

8 Muutokset lainsäädännössä

8.1 Ajoneuvolain korjaussarja

Ajoneuvolain muutoksia valmisteltiin vuoden 2022 aikana. Muutoksessa pyrittiin korjaamaan ajoneuvolain kokonaisuusdistuksessa säädökseen jääneitä virheitä. Keskeisinä muutoksina olivat: päästömanipulaatioiden vaikeuttaminen, katsastuspykäliden selkeyttäminen ja käyttövoimakonversioiden helpottaminen. Lisäksi tehtiin pienempiä muutoksia säädöksen parantamiseksi.

8.2 Ajoneuvolain nojalla annettavat määräykset

8.2.1 *Ajoneuvojen määrääkaiskatsastuksen arvosteluperusteiden muutokset*

Traficomin antama määräys ajoneuvojen määrääkaiskatsastuksen arvosteluperusteista saatiin päivitettyä ja julkaistua 13.6.2022. Määräys tuli voimaan 1.11.2022. Julkaisun ja voimaantulon väliin jätetty useamman kuukauden aikaväli annettiin tarkoituksella, koska määräykseen tehdyt laajat muutokset aiheuttivat muutoksia sekä ATJ- järjestelmään että katsastusalan toimijoiden omiin toimistojärjestelmiin. Määräyksen sisällön muutostarpeita aiheutti mm. Wienin katsastus-sopimuksen aiheuttamat muutokset, katsastusdirektiivin muutos ja lisäksi tarve selkeyttää rajanvetoa joidenkin vikojen osalta.

Wienin katsastussopimuksen normien 3 ja 4 implementointi tarkoitti käytännössä sähkö-, hybridi- ja kaasuautojen tarkastukseen liittyvien asioiden (kohteet, tarkastusmenetelmät), vikojen ja puutteellisuuksien sekä niiden arvioinnin lisäämistä määräykseen.

Katsastusdirektiivin muutos aiheutti tarpeen lisätä määräykseen omaksi kohdaksi eCall-järjestelmän tarkastamista koskevat asiat. Tarkastaminen mahdollistettiin pääosin silmämääräisin menetelmin tehtäväksi, koska kyseisen testiprotokollan omaavia laitteita ei tässä vaiheessa ollut laitevalmistajilta saatavilla, joten siitä ei tässä vaiheessa muodostunut katsastusosalle kustannuksia laitehankintojen muodossa.

Vikahavaintojen selkeyttämisessä pyrittiin lisäämään raja-arvoja sellaisiin kohteisiin, joissa sen katsottiin tuovan apua katsastajalle vian olemassaolon ja vakavuuden arvioinnissa. Tällaisia kohteita olivat esimerkiksi tukivarsien laakerointien vulkanoinnin irtoamisen laajuus, jarrulevyn suojakilven ruostevaurioituneisuuden

määrittely, jarruputkien syöpyneisyyden arviointi ja korikehikon kotelorakenteiden muodonmuutosten arviointi. Muutosten nähtiin helpottavan katsastajien päätöksentekoa kyseisten vikojen arvioinnissa ja tasapuolistavan asiakkaiden kohtelua katsastuksen lopputuloksissa.

8.3 Lähiaikoina tulevat muutokset

8.3.1 Katsastustoimipaikan tilat ja laitteet -määräys

Traficom aloitti määräyshankkeen katsastustoimipaikan tilat ja laitteet -määräyksen päivittämistä mm. käytönaikaisten kulutustietojen lukemiseen liittyen. Kulutustietojen lukeminen esim. edellyttää katsastustoimipaikkojen OBD-laitteiden päivittämisen kyseisen testiprotokollan osalta ja muodostaa näin ollen hieman kustannuksia katsastusalan toimijoille. Määräyksen julkaisun suunniteltu ajankohta on alkukeväästä 2023 ja voimaantulo 20.5.2023.

Eu-asetuksen (EU) 2019/631 ja komission täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1014/2010, (EU) N:o 293/2012, (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 (täytäntöönpanoasetus) 10 artiklan mukaisesti 20.5.2023 alkaen katsastuksissa tullaan keräämään OBFCM-järjestelmällä varustetuista henkilö- ja pakettiautoista käytönaikaiset kulutustiedot. Tiedot raportoidaan EU komissiolle, eikä niitä tallenneta Traficomin järjestelmiin pysyvästi.

Muita tarvittavia muutoksia määräyksen sisältöön olivat mm. kalibrointiaikavälien tarkentaminen valojen suuntauksen tarkastuslaitteen ja paineilmajarruilla varustettujen M-, N- ja O-luokan ajoneuvojen tarkastamisessa käytettävän mittaus- ja tarkastuslaitteiston osalta sekä katsastusdirektiivin liitteen III muutettujen viittausten T5-ajoneuvoluokasta viittauksiksi ajoneuvoluokkiin T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b edellyttämät muutokset.

8.3.2 Etanolikonversiot

Traficom aloitti vuonna 2022 auton ja sen perävaunun rakenteen muuttaminen -määräyksen osalta määräyshankkeen, jossa pyrittiin helpottamaan etanolikonversioiden vaatimustenmukaisuuden osoittamista muutoksikatsastuksen yhteydessä. Määräyshankkeella on tarkoitus edistää hallitusohjelman mukaisesti käyttövoimana pääsääntöisesti bensiiniä vähäpäästöisemmän ja vähemmän haitallisen etanolin käyttöä. Määräyksellä pyritään lainsäädännöllä annettujen ehtojen mukaisesti tukemaan ilmastotavoitteiden saavuttamista madaltamalla henkilöautojen etanolikonversioiden suorittamiskynnystä.

Määräysmuutoksen on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2023 kesäkuussa.

8.3.3 Liikennekelpoisuuspaketin valmistelu

EU-komissio valmistelee liikennekelpoisuuspaketin uudistusta, jossa päivitetään katsastusdirektiiviä, tienvarsitarkastusdirektiiviä sekä rekisteröintitodistusdirektiiviä. Direktiivimuutoksen tavoitteena on vastata ajoneuvojen tekniseen kehitykseen esimerkiksi sähköisten turvajärjestelmien osalta. Valmistelu on kuitenkin vasta aluillaan ja valmistuvien uusien säädösten soveltaminen tullee alkamaan vasta useiden vuosien kuluttua.

9 Yhteenveto

Katsastustoimipaikkojen määrä Suomessa näyttää vakiintuneen noin 550 katsastustoimipaikan tietämille. Vuosittaista vaihtelua on jonkin verran, mutta vuodesta toiseen jatkuva toimipaikkojen määrän lisääntyminen näyttää pysähtyneen. Katsastusmarkkinat näyttävät kulkevan jälleen kohti ketjuuntuneempaa toimintaa. Suuret ja keskisuuret toimijat ovat kasvattaneet omia markkinaosuuksiaan mm. yrityskaupoin.

Katsastuspalveluiden saatavuus on säilynyt hyvänä. Yli 95 %:lla suomalaisista matka lähimmälle katsastustoimipaikalle on alle 20 km. Myös raskaan kaluston katsastuspalveluita on tarjolla lähes 300 toimipaikalla.

Katsastuspalveluiden hintakehitys on ollut maltillista viimeisen kahden vuoden aikana. Määräaikaikatsastuksen ja päästömittauksen keskihintoissa ei tapahtunut merkittäviä muutoksia ja se oli vuoden 2023 alussa noin 49 €. Keskihintoissa on maakuntakohtaista vaihtelua. Kallein katsastusten keskihinta on Lapissa (55,10 €) ja edullisin Etelä-Karjalassa (39,00 €)

Katsastustoiminnan suorituskyky on parantunut vuoden 2019 marraskuusta alkaen. Suorituskykyarvosana nousi vuoden 2022 marraskuussa ensimmäisen kerran edeltävien viiden vuoden katsastustuloksista lasketun keskiarvon (taso 0) yläpuolelle, ollen vuoden 2022 marraskuun lopussa tasolla +0,41. Myös katsastustoimipaikkojen väliset erot ovat pienentyneet.

Valvontaa on kohdennettu riskiperusteisesti sekä määräaikaikatsastuksien, että erikoiskatsastuksen suorittajiin. Suoritettu valvonta on osoittautunut vaikuttavaksi.

Katsastajien koulutusta antaa Suomessa 7 toimijaa. Vuoden 2022 aikana alalle tulevien uusien katsastajien määrä nousi takaisin tavanomaiselle noin 70 uuden katsastajan tasolle. Katsastusten keskittyminen kesäkauteen on aiheuttanut katsastusalalle haasteita reagoida työvoimatarpeen vaihteluun. Avoimia työpaikkoja oli vuoden 2022 aikana ajoittain runsaasti. Toisaalta toimipaikkojen sulkeutuessa myös irtisanomisia ja lomauksia on esiintynyt.

Vuoden 2022 aikana katsastukseen liittyvässä sääntelyssä tapahtui jonkin verran muutoksia. Keskeisimpänä määräaikaikatsastukseen vaikuttavana muutoksena oli katsastuksen arvosteluperusteiden muutos, jossa määräykseen mm. sisällytettiin Wienin katsastussopimuksen edellyttämät muutokset sähkö-, kaasu- ja hybridiajoneuvoille. Vuonna 2022 myös valmisteltiin katsastuksiin liittyvää sääntelyä, jota tulee voimaan 2023 alkaen.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 978-952-311-847-8

ISSN 2669-8757 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto