

Ajoneuvohallintokeskus
Tutkimusmuistio

Fordonsförvaltningscentralen
Utredningspromemoria

Nro 1/2006

Katsasjärjestelmä, katsastusten laadunhallinta ja laadunmittaus eräissä EU-maissa

Turo Tiililä ja Petri Niiranen

Katsasjärjestelmä, katsastusten laadunhallinta ja laadunmittaus eräissä EU-maissa

Turo Tiililä ja Petri Niiranen, Test Center Tiililä Oy

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Abstract

1	Johdanto.....	1
2	Itävalta	
2.1	Yleistä.....	1
2.2	Katsastustoiminta.....	2
2.3	Katsastusasemien laitteet ja varusteet.....	4
2.4	Katsastuksen valvonta ja neuvonta.....	5
2.5	Katsastuksen vaikuttavuus.....	6
2.6	Katsastajien koulutus	6
3	Belgia	
3.1	Yleistä.....	7
3.2	Katsastustoiminta.....	9
3.3	Katsastusasemien laitteet ja varusteet.....	15
3.4	Katsastuksen valvonta ja neuvonta.....	16
3.5	Katsastuksen vaikuttavuus.....	17
3.6	Katsastajien koulutus	18
3.7	Lähteet.....	20
4	Tanska	
4.1	Yleistä.....	21
4.2	Katsastustoiminta.....	21
4.3	Katsastusasemien laitteet ja varusteet.....	24
4.4	Katsastuksen valvonta ja neuvonta.....	25
4.5	Katsastuksen vaikuttavuus.....	26
4.6	Katsastajien koulutus	27
5	Suomi	
5.1	Yleistä.....	28
5.2	Katsastustoiminta.....	29
5.3	Katsastusasemien laitteet ja varusteet.....	33
5.4	Katsastuksen valvonta ja neuvonta.....	34
5.5	Katsastuksen vaikuttavuus.....	35
5.6	Katsastajien koulutus	38
6	Saksa 39	
6.1	Yleistä.....	39
6.2	Katsastustoiminta.....	40
6.3	Katsastusasemien laitteet ja varusteet.....	42
6.4	Katsastuksen valvonta ja neuvonta.....	43
6.5	Katsastuksen vaikuttavuus.....	43
6.6	Katsastajien koulutus	44
7	Hollanti	
7.1	Yleistä.....	45
7.2	Katsastustoiminta.....	45

7.3	Katsastusasemien laitteet ja varusteet	49
7.4	Katsastuksen valvonta ja neuvonta	51
7.5	Katsastuksen vaikuttavuus	52
7.6	Katsastajien koulutus	53
8	Iso-Britannia	
8.1	Yleistä	54
8.2	Katsastustoiminta	57
8.3	Katsastusasemien laitteet ja varusteet	64
8.4	Katsastuksen valvonta ja neuvonta	65
8.5	Katsastuksen vaikuttavuus	66
8.6	Katsastajien koulutus	71
9	Yhteyshenkilöt.....	72

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa selvitettiin katsastusjärjestelmää, katsastuksen laadunhallintaa ja laadun mittaamista Suomessa, Saksassa, Tanskassa, Englannissa, Hollannissa, Belgiassa ja Itävallassa. Tutkimus suoritettiin Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) toimeksiannosta haastatteleamalla kyseisen maan asiantuntijoita. Kysymykset vastauksineen on esitetty kunkin maan osiossa. Jos johonkin kysymykseen ei ole saatu vastausta on ko kohta jätetty tyhjäksi. Tutkimuksesta saadut vastaukset käännetään englanninkieliseksi ja välitetään kaikille tutkimukseen osallistuneille maille.

ABSTRACT

Meaning of this research was to square out vehicle inspection system, quality control of vehicle inspections and quality measurement in Finland, Germany, Denmark, United Kingdom, Netherlands, Belgium and Austria. The research was carried out per procurement of AKE(Finnish Vehicle Administration) by interviewing the experts in each country. Questions and answers are displayed in their countries own section. If some questions are left blank, the answer was not received. The answers which were received in this research are translated in English and delivered to all participants which took part in this research.

1 Johdanto

Tutkimuksessa selvitettiin katsastusjärjestelmää, katsastuksen laadunhallintaa ja laadun mittaamista Suomessa, Saksassa, Tanskassa, Englannissa, Hollannissa, Belgiassa ja Itävallassa. Tutkimus suoritettiin Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) toimeksiannosta haastatteleamalla kyseisen maan asiantuntijoita. Kysymykset vastauksineen on esitetty kunkin maan osiossa. Jos johonkin kysymykseen ei ole saatu vastausta on ko kohta jätetty tyhjäksi. Tutkimuksesta saadut vastaukset käännetään englanninkieliseksi ja välitetään kaikille tutkimukseen osallistuneille maille.

2 Itävalta

2.1 Yleistä

Tiedot rekisterissä olevien ajoneuvojen lukumääristä ajoneuvoluokittain

M1	4 109 129
N1	286 934
N2, N3	66 112
M2, M3	9 408
Erikoisajoneuvot	49 535
L3/L4	310 729
L5	4 909
L2	15 529
L1	280 993
O	580 770
Maataloustraktorit	410 584
Yhteensä	6 156 447

(tilasto vuodelta 2004)

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vuodessa (viimeisin tieto + kehitys viime vuosilta)

Vuosi	Kuolleet	Loukkaantuneet
2005	764	
2004	878	55 857
2003	931	56 881
2002	956	56 684
2001	958	56 265
2000	976	54 929
1999	1,079	54 967
1998	963	51 077

- **Henkilöautojen keski-ikä**

7 vuotta (2004).

2.2 Katsastustoiminta

- **Kuvaus katsastusorganisaatiosta (itsenäisiä yrityksiä vai yhteiskunnallisesti hoidettu)**

Valtuutetut yksityiset organisaatiot tai autohuoltamot vastaavat ajoneuvokatsastuksesta. Näitä organisaatioita valvoo paikallinen viranomainen kansallisen ajoneuvokatsastuksen laatujohtamisjärjestelmän mukaisesti.

- **Milloin pakollinen katsastustoiminta aloitettiin, miten toiminta on kehittynyt nykymuotoiseksi = kuvaus historiasta**

- Säännöllinen ajoneuvokatsastus vuodesta 1928
- Katsastustoiminnan yksityistäminen luokissa L, M1, N1, O1 ja O2 vuonna 1972
- Katsastustoiminnan yksityistäminen luokissa M2, M3, N2, N3, O3 ja O4 vuonna 1998

- **Kuvaus tiedossa olevista tulevista muutoksista järjestelmään**

Ei tällä hetkellä.

- **Mitä ajoneuvoluokkia määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee**

Määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee kaikkia ajoneuvoja, joiden määritelty maksiminopeus on yli 25.

Ajoneuvokatsastuksen ajankohta:

Ajoneuvoluokka:	Määräaikaikatsastus on suoritettava:
a) Linja- ja kuorma-autot (M ₂ -, M ₃ -, N ₂ - ja N ₃ -luokka), erikoisautot, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia, luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot (M ₁ -luokka) sekä sairasautot	1/1/1
b) Perävaunut, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia (O ₃ - ja O ₄ -luokka)	1/1/1
c) Pakettiautot (N ₁ -luokka) ja sairasautoja lukuun ottamatta erikoisautot, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia	1/1/1
d) Yksityiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot ja muut M ₁ -luokan ajoneuvot kuin sairasautot	3/2/1
e) Perävaunut, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia (O ₁ - ja O ₂ -luokat)	3/2/1
f) Maataloustraktorit ja -perävaunut, moottoripyörien perävaunut	3/2/1
g) 1 päivänä tammikuuta 1960 tai sen jälkeen käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot	2/2/2
h) Moottoripyörät	1/1/1
i) Kaikki muut ajoneuvoluokat, joiden määritelty maksiminopeus on yli 25 km/h	1/1/1

- **Vuosittainen katsastusten kokonaismäärä ajoneuvoluokittain**
[ei vastausta]
- **Katsastamattomien määrä (arvio, minkälainen rangaistus seuraa jos ajaa katsastamattomalla autolla ja jää kiinni, onko valvontaa helpottavia keinoja olemassa)**
Jokaisessa ajoneuvossa on tarra tuulilasin oikeassa reunassa. Tarrasta käy ilmi seuraavan katsastuksen päivämäärä. Poliisi valvoo, vuosittain tehdään yli 40 000 teknistä tienpiennartarkastusta, joissa käytetään siirrettäviä testausasemia. Ajoneuvot, joiden katsastus ei ole voimassa, lähetetään valtiolliselle katsastusasemalle erikoiskatsastukseen, josta annetaan hallinnollinen sakko (72 eurosta 2180 euroon).
- **Keskimääräinen henkilöauton katsastukseen käytettävä aika (ei odotus- eikä toimistossa asiointiaikoja)**
Katsastus kestää keskimäärin 20 minuuttia.
- **Keskimääräinen henkilöauton katsastuksen asiakashinta (pakokaasumittauksineen)**
Noin 35 euroa, hinta ei ole valvottu, vaan alalla vallitsee vapaa kilpailu.
- **Katsastustoimipaikkojen kokonaismäärä (kokonaismäärä, pelkkää kevyttä katsastavien asemien määrä, pelkkää raskasta katsastavien asemien määrä)**
4 800.
- **Katsastusta harjoittavien yritysten määrä**
4 000.
- **Kuvaus toimilupajärjestelmästä tai vastaavasta menettelystä (kuka myöntää, onko tarveharkintaa tai alueellisia rajoituksia, riippumattomuus korjaamotoiminnasta, hinta, voimassaoloaika, vastuuhenkilövaatimus jne.)**
Valtuutuksen myöntää alueellinen valtiollinen ajoneuvokatsastusviranomainen, mikäli kaikki tarvittavat vaatimukset täyttyvät.

Vaatimukset määritellään laissa. Valvova viranomainen tekee säännöllisiä tarkastuksia.
- **Katsastuksista vastuullinen viranomainen, kuvaus viranomaiselle kuuluvista katsastukseen liittyvistä tehtävistä**
Alueellinen valtiollinen ajoneuvokatsastusviranomainen liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeriön puolesta.
- **Valvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus**

Lain määrittelemien ehtojen lisäksi on olemassa koko katsastusjärjestelmän laadunvarmistuskäsikirja.

- **Tarkastetaanko katsastuksessa muitakin kuin direktiivissä 96/96 mainitut kohteet**

Kyllä. Lisätietoja saa tarvittaessa.

- **Kuvaus kansallisesta lainsäädännöstä, jolla määrätään katsastukseen liittyvistä asioista.**

Ajoneuvolaki (Vehicle Act), laki liikennekelpoisuuden testaamisesta.

- **Kuvaus katsastukseen liittyvistä arvosteluperusteista ja ohjeista (kuka laatinut, onko kaikilla yhtenäiset, ovatko vapaasti saatavissa esim. netissä, sallitaanko arvosteluperusteissa katsastajakohtaista harkintavaltaa, jne.)**

Käytössä on pakollinen katsastajan käsikirja, joka perustuu liikennekelpoisuuden testaamislain vaatimuksiin. Katsastusraportit tehdään sähköisesti. Käytetty ohjelma antaa ohjeita läpi katsastuksen ja antaa jokaisessa kohdassa pääsyn asianomaiseen osioon katsastajan käsikirjassa.

- **Onko käytössä korjauskehotusmenettely ja jos on niin kuka valvoo noudattamista (vaihtoehtona, että aina vaaditaan jälkitarkastus)**

Kyllä on. Alueelliset valtiolliset katsastusviranomaiset valvovat.

- **Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus ja sen hajonta**

~ 10-15 %

2.3 Katsastusasemien laitteet ja varusteet

- **Luettelo vaadittavista laitteista ja tiloille asetetut vaatimukset (kuka asettaa vaatimukset, miten järjestetty käyttöönottohyväksyntä)**

- Määritelty liikennekelpoisuuden testaamislaissa:
- Katsastushalli
- Kuilu tai nostolaite, jossa on tarpeelliset valojärjestelmät sekä terveys- ja turvallisuussuojaimet katsastusmiehille
- Rullajarrutestauslaite
- Hidastuvuusmittari
- Ilmajarrujärjestelmän testauslaitteet
- Punnituslaitteet
- Renkaan täristinlevyt
- 4 kaasuanalysaattori, jossa on lambda-näyttö
- Savutusmittari
- Ajovalojen testauslaite
- Kulutuspinnan syvyyden mittari
- Jarrunesteiden testauslaitteet

- **Yleiskuvaus käytössä olevista laatu järjestelmistä**

Kansallinen laadunvarmistusjärjestelmä, joka perustuu EN 45004:lle.

Käytössä on kolmen painopistealueen järjestelmä.

- - määräaikaistarkastukset
 - - tietyn ikäisistä ajoneuvoista uudelleen katsastetaan 3 %
 - - tienpiennartarkastukset, joissa käytetään siirrettäviä testausasemia
- ***Miten aseman ja yksittäisten katsastajien laatua arvioidaan (vikatilastojen perusteella, katsastamalla sama auto usean katsastajan toimesta, testiautot jne.)***

Tarkastuskäynnit, tilastolliset menetelmät (jokaisen katsastusaseman ja yksittäisen katsastusmiehen hylkäysprosentit vioitain tarkastetaan).

2.4 Katsastuksen valvonta ja neuvonta

- ***Kuka hoitaa valvonta- ja neuvonta-asiat (yritykset itse, viranomainen, tms.)***

Alueellinen valtiollinen ajoneuvokatsastusviranomainen valvoo.

- ***Kuvaus valvontajärjestelmästä (toimipaikoilla tapahtuva valvonta, tilastojen valvonta, paljonko asemia tarkastetaan vuosittain, kauanko yhden aseman tarkastamiseen menee keskimäärin aikaa, tehdäänkö esivalmisteluja, onko käytössä testiautoja, jne.)***

Toimipaikkoja valvotaan seuraavasti:

Määräaikaistarkastukset (vähintään kerran vuodessa)

Uudelleen katsastettujen ajoneuvojen tai tienpiennartarkastusten tulosten mukaan.

- ***Kuvaus neuvontapalveluista (onko keskitetty, paljonko neuvontaa annetaan vuosittain, onko asetettu palvelun saatavuus tavoitteita, jne.)***

Lukuja ei saatavilla (valvontaviranomainen antaa).

- ***Valvontaan ja neuvontaan käytettävät henkilöresurssit***

Lukuja ei saatavilla (valvontaviranomainen antaa).

- ***Miten reagoidaan puutteisiin (sanktiot, toimiluvan peruuttamiset, rahalliset sanktiot, yksittäisen katsastajan "hyllyttäminen", sanktioiden määrät vuosittain, sakot, jne.)***

Kaikki sanktiot kohdistuvat yritykseen.

1. Huomautus
2. Varoitus
3. Valtuutuksen peruutus

Maksimissaan noin 80 valtuutuksen peruutusta vuodessa.

-

- ***Valvontaa hoitavan tahon näkemys tämän hetken suurimmista ongelmista katsastuksen laadussa***

Vaihteleva laatu. Paine asiakassuuntautuneeseen katsastukseen johtuen kilpailutilanteesta.

2.5 Katsastuksen vaikuttavuus

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan katsastusten laatua kokonaisuutena, Minkälaisia tavoitteita on asetettu.***

Kansallinen tietokanta liikennekelpoisuustarkastuksista on tekeillä.

Tällä hetkellä ainoastaan katsastusasemakohtaiset tiedot ovat saatavilla.

Lakia pitää muuttaa tietosuojasyistä ja määritellä aloituspäivämäärä kansalliseksi tietokannalle liikennekelpoisuustarkastuksista.

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan yksittäisten katsastusasemien laatua***

[ei vastausta]

- ***Olemassa olevien mittareiden toteumia viime vuosilta***

[ei vastausta]

- ***Tutkitaanko teknisesti viallisten ajoneuvojen osuutta liikenneonnettomuuksissa. Jos tutkitaan, niin miten hyödynnetään katsastuksessa. Arvio tai tutkittu tieto teknisten vikojen osuudesta onnettomuuksien aiheuttajina.***

Poliisi tutkii liikenneonnettomuuksia vain, mikäli säännönmukaista teknistä tutkimusta ei tehdä.

- ***Arvioita tai tutkittua tietoa katsastuksessa havaitsematta jäävien vikojen määristä.***

Uudelleen katsastettujen ajoneuvojen hylkäysprosentti on 35.

- ***Onko liikenteen valvonnan kanssa yhteistyötä. Jos on, niin miten hyödynnetään katsastuksessa***

Valvovat viranomaiset tekevät tienpiennartarkastukset läheisessä yhteistyössä poliisin kanssa.

- ***Vikatilastot (kerätäänkö keskitetysti koko maan osalta, toteumat viime vuosilta, jne.)***

[ei vastausta]

- ***Minkälaisia katsastaja ja toimipaikkakohtaisia eroja vikatilastoissa ja hylkäysprosentteissa on ja onko asetettu tavoitteita näiden suhteen.***

[ei vastausta]

2.6 Katsastajien koulutus

- **Peruskoulutusvaatimukset tai tyypillinen peruskoulutus ja työkokemusvaatimus tai tyypillinen työkokemus (koulutuksen kesto, kuvaus työkokemusvaatimuksista, jne.)**

Ajoneuvokatsastuksista vastuussa olevalla henkilöllä tulee olla autoinsinöörin peruskoulutus ainakin teknisestä koulusta, peruskoulutus vastaavatyypiseltä alueelta tai vähintään samat vaatimukset täyttävästä koulutuksesta. Lisäkoulutuksena vaaditaan vuosikatsastuskoulutus, joka vastaa toimiluvan laajuutta (katsastusmiestutkinto) tai erityiskoulutus sekä soveltuva käytännön kokemus ja säännöllisesti toistettava lisäkoulutus, jotta asiantuntemusta ja osaamista voidaan ylläpitää.

- **Katsastukseen liittyvä erikoiskoulutus (onko keskitetty vai hoitavatko yritykset itsenäisesti, koulutuksen kesto ja kuvaus koulutuksen sisällöstä, jne.)**

Laki liikennekelpoisuuden testaamisesta määrittelee erityiskoulutuksen sisällön ja keston.

Eri ajoneuvoluokille määritellään erityisvaatimukset.

- **Kuvaus katsastajina toimivien täydennyskoulutuksesta**

Säännöllinen lisäkoulutus vaaditaan vähintään joka kolmas vuosi.

- **Onko missään vaiheessa tutkintoja. Jos on, niin kuvaus tutkinnoista.**

Virallista tutkintoa ei vaadita.

3 Belgia

3.1 Yleistä

Tiedot rekisterissä olevien ajoneuvojen lukumääristä ajoneuvoluokittain

Tilanne 31.12.2004

	2004	
	Kpl	%
M1	4 818 571	79
N1	482 176	7,9
L	328 617	5,4
Traktorit	161 797	2,7
N2,N3	104 955	1,7
N2, N3	47 216	0,8
Special	39 578	0,7
Talousajoneuvot	35 421	0,6
M2	18 794	0,3
Maatalousajoneuvot	18 569	0,3
M2,M3	15 281	0,3
Yhteensä	6 070 975	100

Lähde: FEBIAC (www.febiac.be)

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vuodessa (viimeisin tieto + kehitys viime vuosilta)

EVOLUTIE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

Evolutie van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen en het aantal motorvoertuigen

Jaar	Doden 30 dagen (1)		Doden 30 dagen + ernstig gewonden (2)		Slachtoffers (doden 30 dagen + gewonden)		Motorvoer- tuigen (op 1 augustus) (3)		Voertuig- kilometers (in miljard)	
1950	1.051		4.174		20.351		±558.000			
1955	1.059		10.515		51.185		±880.000			
1960	1.782		14.991		79.747		±1.160.000			
1965	2.441		19.239		100.786				29,35	
1970	3.070		26.129		107.777				30,77	
1971	3.082	index (5)	(2) 24.816	index (5)	99.502	index (5)		index (5)		index (5)
1972 (5)	3.101	100	26.711	100	106.538	100	2.732.677	100	32,69	100
1973 (4)	(1) 2.915	94,0	25.109	94,0	97.660	91,7	2.886.607	106	34,74	106
1974	2.665	85,9	23.319	87,3	90.486	84,9	3.015.626	110	37,09	113
1975	2.346	75,7	21.735	81,1	84.478	79,3	3.136.909	115	38,01	116
1976	2.488	80,2	22.301	83,5	86.551	81,2	3.273.438	120	40,03	122
1977	2.522	81,3	22.286	83,4	88.340	82,9	3.422.158	125	42,64	130
1978	2.589	83,5	23.500	88,0	89.863	84,3	3.532.485	129	46,78	143
1979	2.326	75,0	22.129	82,8	84.105	78,9	3.654.738	134	47,42	145
1980	2.396	77,3	22.325	83,6	84.700	79,5	3.753.745	137	47,96	147
1981	2.216	71,5	21.191	79,3	81.804	76,8	3.794.534	139	48,81	149
1982	2.064	66,6	20.377	76,3	79.757	74,9	3.827.004	140	50,38	154
1983	2.090	67,4	20.693	77,5	81.487	76,5	3.869.822	142	50,88	156
1984	1.893	61,0	19.912	74,5	81.571	76,6	3.916.518	143	52,68	161
1985	1.801	58,1	18.533	69,4	76.315	71,6	3.970.866	145	53,64	164
1986	1.951	62,9	19.190	71,8	81.812	76,8	4.049.882	148	57,42	176
1987	1.922	62,0	19.283	72,2	83.856	78,7	4.158.127	152	60,29	184
1988	1.967	63,4	19.571	73,3	86.818	81,5	4.291.946	157	64,42	197
1989	1.993	64,3	20.301	76,0	88.669	83,2	4.439.889	162	68,45	209
1990 (6)	1.976	63,7	19.455	72,8	88.160	82,7	4.594.058	168	70,28	215
1991	1.873	60,4	18.205	68,2	82.528	77,5	4.730.774	173	73,65	225
1992	1.672	53,9	16.753	62,7	78.781	73,9	4.801.076	176	75,23	230
1993	1.660	53,5	16.290	61,0	77.675	72,9	4.912.994	180	76,56	234
1994	1.692	54,6	15.695	58,8	75.030	70,4	5.046.228	185	79,25	242
1995	1.449	46,7	14.166	53,0	71.754	67,4	5.136.342	188	80,26	246
1996	1.356	43,7	12.577	47,1	68.259	64,1	5.230.589	191	81,42	249
1997	1.364	44,0	12.796	47,9	70.907	66,6	5.340.996	195	83,00	254
1998	1.500	48,4	12.409	46,5	72.260	67,8	5.454.046	200	86,07	263
1999	1.397	45,1	11.818	44,2	72.543	68,1	5.596.273	205	89,11	273
2000	1.470	47,4	11.317	42,4	69.431	65,2	5.735.034	210	90,04	275
2001	1.486	47,9	10.435	39,1	66.780	62,7	5.836.594	214	91,47	280

BIVV – gegevens NIS

Doden = kuolleita

30 dagen = 30 päivää

ernstig gewonden = vakavasti loukkaantuneita

Slachtoffers = uhreja

Motorvoertuigen (op 1 augustus) = moottoriajoneuvoja (1. elokuuta)

Voertuigkilometers = ajoneuvokilometrejä

Henkilöautojen keski-ikä

1991	6 vuotta ja 21 päivää
1992	6 vuotta, 2 kuukautta ja 2 päivää
1993	6 vuotta, 4 kuukautta ja 17 päivää
1994	6 vuotta, 7 kuukautta ja 24 päivää
1995	6 vuotta, 10 kuukautta ja 10 päivää
1996	7 vuotta, 1 kuukausi ja 2 päivää
1997	7 vuotta, 3 kuukautta ja 11 päivää
1998	7 vuotta, 4 kuukautta ja 13 päivää
1999	7 vuotta, 4 kuukautta ja 21 päivää
2000	7 vuotta, 4 kuukautta ja 20 päivää
2001	7 vuotta, 5 kuukautta ja 22 päivää
2002	7 vuotta, 7 kuukautta ja 2 päivää
2003	7 vuotta, 8 kuukautta ja 20 päivää
2004	7 vuotta, 9 kuukautta ja 1 päivä

Lähde: FEBIAC

(www.febiac.be)

3.2 Katsastustoiminta

- ***Kuvaus katsastusorganisaatiosta (itsenäisiä yrityksiä vai yhteiskunnallisesti hoidettu)***

Kymmenen yksityistä organisaatiota, joita valtio valvoo. GOCA (Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs eli vapaasti käännettynä Ajoneuvokatsastus- ja ajokorttiluvallisten yhtiöiden liitto) toimii näiden kymmenen yrityksen välisenä liittona. Yritykset saavat lupansa Belgian valtiolta.

- ***Milloin pakollinen katsastustoiminta aloitettiin, miten toiminta on kehittynyt nykymuotoiseksi = kuvaus historiasta***

RIIPPUMATON autokatsastustoiminta aloitettiin 72 vuotta sitten. Pienimuotoisena katsastuksena v. 1933 alkanut toiminta on tasaisesti kasvanut täysipainoiseksi katsastukseksi.

Kaikki nelipyöräiset moottoriajoneuvot kattava katsastus.

Ajan vaatimusten mukaan kehittynyt katsastus.

Kansainvälistä arvostusta nauttiva katsastus.

1933⇒Bussien ja autojen katsastus otettiin 2.1.1933 annetulla kuninkaallisella päätöksellä käyttöön.

1935⇒23.3.1935 ja 31.3.1936 annetuilla kuninkaallisilla päätöksillä katsastus laajennettiin käsittämään muut maksulliseen henkilökuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot.

1936⇒5.3.1936 ja 9.5.1936 annetuilla kuninkaallisilla päätöksillä katsastus laajennettiin käsittämään kolmansien nimissä tapahtuvaan maksulliseen kuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot.

1938⇒"Organismit" perustivat varsinaisen ammattiliiton nimeltään GROEPERING VAN ORGANISMEN DOOR HET MINISTERIE ERKEND VOOR DE TECHNISCHE CONTROLE VAN DE AUTO'S (Ministeriön vahvistama organismien ryhmittymä autojen teknistä tarkastusta varten).

29.7.38 annetulla kuninkaallisella päätöksellä "organismit" velvoitettiin hankkimaan tehtävän kunnolliseen suorittamiseen tarvittavat tarkastus- ja mittavälineet.

Jokainen "organismi" tuli olemaan toimikelpoinen koko maassa. Jokaisen katsastuksen alaisen ajoneuvon omistajan on ilmoitettava vähintään 3 vuoden kuluessa valitsemansa "organismi" asianomaiselle viranomaiselle.

1940⇒ Sodan alkaessa katsastuksesta luovuttiin. Miehittäjä alisti hyvin nopeasti kaikki ajoneuvot, bussit ja autot, oman käskyvaltansa alle. Tämä saattoi päättyä saatavissa olevan ajokaluston takavarikoimiseen. Sen estämiseksi järjestää 20.11.1940 päivätty päätös teknisen tarkastuksen kaikille, sekä itse että kolmansien nimissä tapahtuvaan, henkilöiden ja tavaroiden maksulliseen kuljetukseen tarkoitetuille ajoneuvoille 3.12.1940 päivätty päätös jakaa jokaiselle "organismille" oman toimivalta-alueensa.

1941⇒Edellä olevia muutoksia täydennettiin ottamalla käyttöön yhdenmukainen koko maassa voimassa oleva tariffi.

1947⇒ 10.8.1947 päivätty ministerin määräys vahvistaa periaatteen, jonka mukaan katsastus annetaan hoidettavaksi liikenneministeriön valtuuttamille yksityisille "organismeille".

Jokaisella "organismilla" on tarkkaan rajattu toimivalta-alueensa. Tässä yhteydessä rakennettiin ja varustettiin omalla kustannuksella erilaisia asemia.

Tämä loi perustan alan jatkokehitykselle.

1951⇒Viranomaisten kanssa määritettiin standardisoitu tarkastusjärjestelmä. Tämä antoi aiheen vihreään korttiin.

1952⇒ Laadittiin laaja investointisuunnitelma, joka kattoi 46 vakiovarusteisen katsastusaseman perustamista ympäri maata ilman valtiovallan väliintuloa.

1958⇒ 46 katsastusasemaa valmistui. Belgian maa-alueella on yli 100 katsastuslinjaa.

1959⇒ 2.4.1959 päivätty kuninkaallinen määräys määrää, että 1.1.1960 lähtien on (ensimmäisestä käyttöönotosta laskettuna) vähintään 5 vuoden ikäiset käytetyt ja maksuttomaan henkilökuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot (korkeintaan 9 henkilölle, kuljettaja mukaan luettuna) katsastettava. Katsastusväli on 5 v, 1 v, 1 v...

1962⇒10 "organismia" perustaa avoimen yhtiön G.O.C.A., Gropering van Organismen voor de Controle van Automobilen (autojen tarkastusorganismien muodostama ryhmittymä).

1968⇒ 15.3.1969 päivätty kuninkaallinen määräys koordinoi ja muotoilee uudet autoja ja niiden perävaunuja koskevat määräykset. Tämä päätös alistaa maksuttomaan henkilökuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot määräaikaiseen kat-

sastukseen neljännestä vuodesta lähtien. Päätöksessä määrätään myös, että onnettomuudessa vahingoittuneet autot on katsastettava vielä ennen "uudelleen käyttöönottoa".

1970⇒ 30.4.1970 liikenneministeriö ja 10 katsastus"organismia" allekirjoittivat sopimuspöytäkirjan.

Pöytäkirja vahvistaa katsastusjärjestelmän, harkitsee uusia kehityksiä, vahvistaa yhteiset kirjanpitonormit, perustaa rahaston - FIA, lyö lukkoon uudet palkka-asteikot ja määrittää tariffit.

1976⇒ Edesmennyt kuningas Boudewijn vieraili 8.3.1976 uudella ACT:n katsastusasemalla.

1977⇒ 13.7.1977 päivätty kuninkaallinen päätös antaa ohjesäännön neste-kaasun (LPG) käytöstä autojen polttoaineena.

1978⇒ Allekirjoitetaan uusi sopimuspöytäkirja, joka sisältää investointisuunnitelman ja tarkistaa kirjanpidolliset normit.

1981⇒ Vuoden 1978 sopimuspöytäkirjasta luovutaan.

1982⇒ Allekirjoitetaan uusi pöytäkirja, joka sisältää mm. muutoksen aukioloaikoihin, pyrkimyksen asiakasystävällisyyteen ja parannuksen asiakkaiden (aikaisemmin käyttäjien) informoimiseen.

1985⇒ Ajopiirturin katsastus otetaan käyttöön. Ajopiirturi tarkastetaan ensimmäisen katsastuksen yhteydessä ja sen jälkeen vuosittain. Katsastuksessa tarkastetaan ajopiirturin läsnäolo, sen yleinen kunto, sen sinetöinti ja rekisteröivä levy.

1986⇒ Asiakas voi edelleen itse valita millä Belgian katsastusasemalla hän autonsa katsastuttaa. Uudelleenkatsastus on suoritettava samalla katsastusasemalla, jolla ajoneuvon katsastus suoritettiin. Kutsut antaa kuitenkin kotipaikan katsastusasema (kunta, jossa on kirjoilla).

1992⇒ Jousituksen testaus otetaan käyttöön. Jokaisen määräaikaisen katsastuksen yhteydessä tarkastetaan ajoneuvon jousitus. GOCA on kehittänyt jousituksen testipenkin.

1995⇒ Moottoripyörän rekisteröintihakemukseen on liitettävä yhdenmukaisuustarra.

Kandelametrillä tarkastaja pystyy testaamaan ammattiajoneuvojen taka- ja jarruvalojen voimakkuuden.

1996⇒ Nopeudenrajoitinpakko yli 12 tonnin kuorma-autoille (90 km/t) ja yli 10 tonnin autoille ja busseille (100 km/t). Velvollisuus koskee sekä kotimaista että kansainvälistä kuljetusta.

1997⇒ Kaupalliset rekisterikilvet korvaavat kauppias- ja kouluautokilvet. Rekisterikilvet tunnistaa valkoisella heijastavalla taustalla olevista vihreistä aakkosnumeerisista merkeistä.

1998⇒ CEMT (liikenneministerien Euroopan konferenssi) - vihreämpien ja turvallisempien ajoneuvojen katsastus otetaan käyttöön. Tarkastus kiinnittää erityisesti huomiota ympäristötestaukseen, jarrujen tarkastukseen (ALR ja ABS) sekä renkaiden profiilien syvyyteen.

1999⇒ 24.12.1999 päivätty kuninkaallinen päätös saattaa Belgian lainsäädännön sopusointuun Euroopan ohjeiden kanssa (96/96/ETY). Tämä sisältää henkilöautolle ympäristötestauksen, vetokoukkutarkastuksen ja muutoksen perävaunujen tarkastukseen (ei katsastusta 750 kg saakka). Ammattiajoneuvojen kohdalla tämä tarkoittaa nopeudenrajoittimen tehokasta valvontaa sekä katsastustarran ja bonusjärjestelmän käyttöön ottoa.

Tähän lainsäädännön muutokseen liittyy myös tariffien nosto.

15.9.1999 lähtien on onnettomuusajoneuvot alistettava erityiseen onnettomuuden jälkeiseen katsastukseen. 1.8.1999 lähtien onnettomuudessa olleet ajoneuvot on alistettava onnettomuuden jälkeiseen erityiskatsastukseen vaurioituneiden osien korjaamisen jälkeen. Vaurioituneiksi osiksi katsotaan alusta, ohjauslaitteet, jousitus tai jarrulaitteet, ts. ne osat, joiden katsotaan olevan ensiarvoisen tärkeitä ajoneuvon liikenneturvallisuuden kannalta. Katsastukseen kuuluu perustarkastus, ajoneuvon silmämääräinen tarkastus, rungon mittaaminen sekä pyörägeometrian mittaaminen.

2003⇒ 17.3.2003 päivätty kuninkaallinen päätös muuttaa ajoneuvoja koskevia määräyksiä Belgiassa, erityisesti useita kohtia teknisen katsastuksen kohdalla. Tärkeimmät muutokset, jotka astuvat voimaan 1.5.2003, koskevat ikkunoita, kolmatta jarruvaloa, turvavöitä, onnettomuuden jälkeistä katsastusta, museoautoja, kaksoisohjaamoja ja matkailuautoja.

2004⇒ 17.3.2003 päivätty kuninkaallinen päätös sisältää myös renkaiden koskevia muutoksia, jotka astuvat voimaan 1.1.2004.

2005⇒ Suurimman sallitun massan omaavien ammattiajoneuvojen jarrutesti otetaan käyttöön 1.10.2005. Testi on kuvattu 17.3.2003 päivätyssä kuninkaallisessa päätöksessä.

72 vuotta katsastusta liikenneturvallisuuden, liikkuvuuden ja ympäristönsuojelun palveluksessa. Ympäristön saastumisen rajoittaminen on ajoneuvojen liisääntyvä määrä ja ajettujen kilometrien kasvu huomioon ottaen alan suurimpia huolia. Muutoksilla lainsäädännössä, katsastusasemilla tai laitteissa on aina sama tarkoitusperä - turvallisuus. Jäsenyritysten ja GOCA:n työntekijöiden koulutus ja jatkokoulutus noudattavat myös tätä suunnitelmaa. 72 vuoden aikana on suoritettu valintoja ja käytetty paljon energiaa, jotta uudistetulla katsastuksella voidaan taas pyrkiä tavoitteisiin.

- **Kuvaus tiedossa olevista tulevista muutoksista järjestelmään**

- Määräaikaishuoltojen tiheyttä tullaan muuttamaan hyvin ylläpidettyjen autojen osalta. Ne saisivat bonusta ja siten jättäisivät yhden katsastuskerran väliin.

- Myytävien autojen katsastukseen tulee muutoksia, painopiste siirtyy enemmän asiakkaan odotuksien suuntaan (enemmän katsastustietoja, (E)OBD...).

- Tienvarsitarkastukset tulossa.

- **Mitä ajoneuvoluokkia määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee**

Määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee autoja (M- ja N-luokkien ajoneuvot) sekä muita kuin kevyitä perävaunuja (O₂-, O₃- ja O₄-luokat).

Vuosittainen katsastusten kokonaismäärä ajoneuvoluokittain

Katsastetut ajoneuvot

Luokka	#	2004
		hylätyt %
M1	723 813	25.73
N1	110 689	24.13
M2, M3	5 540	18.63
N2,N3	42 600	27.95
O-luokka < 3,5T, > 0,75T	22 029	22.30
O-luokka > 3,5T perävaunut	3 757	26.93
O-luokka > 3,5T puoliperävaunut	15 053	18.24
M1, katsastus myyntiä varten	181 965	26.68
Muut	8 729	22.28
Yhteensä	1 114 175	

- **Katsastamattomien määrä (arvio, minkälainen rangaistus seuraa jos ajaa katsastamattomalla autolla ja jää kiinni, onko valvontaa helpottavia keinoja olemassa)**

Noin 10 %. Poliisi valvoo. Ajoneuvotarroja on vain raskaille ajoneuvoille, ei henkilöautoille.

- **Keskimääräinen henkilöauton katsastukseen käytettävä aika (ei odotus-eikä toimistossa asiointiaikoja)**

Katsastus kestää keskimäärin 21 minuuttia.

- **Keskimääräinen henkilöauton katsastuksen asiakashinta (pakokaasumittauksineen)**

27,5 euroa/bensiiniauto ja 33,5 euroa/dieselauto. Belgian valtio määrittelee hinnat.

- **Katsastustoimipaikkojen kokonaismäärä (kokonaismäärä, pelkkää kevyttä katsastavien asemien määrä, pelkkää raskasta katsastavien asemien määrä)**

Yhteensä 76, joista kaikki katsastavat kevyitä ajoneuvoja ja xx katsastaa raskaita ajoneuvoja.

- **Katsastusta harjoittavien yritysten määrä**

Kymmenen.

- **Kuvaus toimilupajärjestelmästä tai vastaavasta menettelystä (kuka myöntää, onko tarveharkintaa tai alueellisia rajoituksia, riippumattomuus korjaamotoiminnasta, hinta, voimassaoloaika, vastuuhenkilövaatimus jne.)**

Belgian valtio on valtuuttanut nämä kymmenen yritystä (Federal service of Mobility and Transport eli "Liittovaltion liikkumis- ja liikennepalvelut") perustuen 23.12.1994 päivättyyn kuninkaalliseen asetukseen.

Yritysten tulee täyttää tietyt vaatimukset, kuten

- tekniset vaatimukset
 - yritykset eivät saa hoitaa muita ajoneuvoihin liittyviä tehtäviä (korjaukset, myynti...)
 - toimipaikkojen vähimmäismäärä
 - vaatimus toimipaikan avaamisesta harvaanasutulla alueella
 - toimipistekohtainen katsastuslinjojen vähimmäis- ja enimmäismäärä
 - Katsastustuntien vuosittainen enimmäismäärä per linja
 - Henkilöstövaatimukset (määrä, pätevyys...)
- **Katsastuksista vastuullinen viranomainen, kuvaus viranomaiselle kuuluvista katsastukseen liittyvistä tehtävistä**

[ei vastausta]

- **Valvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus**

Katsastuksista vastuullinen viranomainen on Federal service of Mobility and Transport ("Liittovaltion liikkumis- ja liikennepalvelut").

- **Tarkastetaanko katsastuksessa muitakin kuin direktiivissä 96/96 mainitut kohteet**

Kyllä:

- Valot: valokeila L20-020/direktiivin 97/28 mukaan
 - Liikenneonnettomuudessa olleiden autojen rungon mitat ja renkaiden suuntaus
 - Auton jousituksen testaus (EUSAMA-periaate) vuodesta 1991
 - Saman akselin renkaiden yhteensopivuus
- **Kuvaus kansallisesta lainsäädännöstä, jolla määrätään katsastukseen liittyvistä asioista.**

15.3.1969 päivätty kuninkaallinen asetus (pykälä 23).

- **Kuvaus katsastukseen liittyvistä arvosteluperusteista ja ohjeista (kuka laatinut, onko kaikilla yhtenäiset, ovatko vapaasti saatavissa esim. netissä, sallitaanko arvosteluperusteissa katsastajakohtaista harkintavaltaa, jne.)**

Arvosteluperusteet löytyvät katsastusraportista ja käytännön säädöksistä. Katsastukseen käytettävä tietokonesovellus varmistaa säädöksiä noudattamisen, joten katsastajakohtaista harkintavaltaa ei voi käyttää.

- **Onko käytössä korjauskehotusmenettely ja jos on niin kuka valvoo noudattamista (vaihtoehtona, että aina vaaditaan jälkitarkastus)**

On.

- **Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus ja sen hajonta**

Ks. yllä.

3.3 Katsastusasemien laitteet ja varusteet

- **Luettelo vaadittavista laitteista ja tiloille asetetut vaatimukset (kuka asettaa vaatimukset, miten järjestetty käyttöönottohyväksyntä)**

Lista vaadittavista laitteista ja hyväksymisvaatimus mainitaan 23.10.1994 päivätyssä kuninkaallisessa asetuksessa.

Tarkastusaseman minimivarustukseen kuuluvat laitteistot, mittalaitteet, kalibrointivälineet ja seuraavat varusteet:

- Yhtä tarkastusasemaa kohti:
 - o yksi nestekaasuilmaisin ja kalibrointivälineet;
 - o yksi silta- tai akselivaaka, jonka minimikantavuus on 10 tonnia;
 - o yksi kierroslukumittari ja äänitasomittari,
 - o yksi hidastuvuusmittari;
 - o yksi liikutettava tunkki ja akselitukia;
 - o kaksi työntömittaa;
 - o kaksi teräksistä mittaa
 - o yksi kaliiperi puoliperävaunu- ja perävaunukytöntöjen tarkastamiseen;
 - o yksi teleskooppityöntötulkki;
 - o yksi elektroninen yleismittari;
 - o yksi sarja alfanumeerisia iskuleimasimia;
 - o yksi ilmakompressori;
 - o kalibrointivälineet.
- Neljää tarkastuslinjaa kohti: yksi opasimetri dieselmoottorien savua varten ja kalibrointivälineet.
- Kolmea tarkastuslinjaa kohti:
 - o yksi jarrudynamometri ja kalibrointivälineet;
 - o yhdet laitteet auton valojen tarkastamiseen ja kalibrointivälineet;
 - o yhdet hiilimonoksidin mittalaitteet ja kalibrointivälineet;
 - o yksi tai useampi laite henkilöautojen ja monikäyttöautojen jousituksen tarkastamiseen ja kalibrointivälineet;
- Yhtä tarkastuslinjaa kohti:

- o yksi tarkastussyvennys, yksi tarkastuskellari tai nostosilta, kusakin kiinteä valaistus ja roikka, vähintään yksi tunkki ja vähintään pari välyksentunnistinta;
- o yksi syvyysmittari rengasprofiilin syvyyden mittaamiseen.
- Yksi kahden kuperan peilin muodostama teline yhtä tarkastuslinjaa tai jarrumittaria kohti.
- Painemittari tarvikkeineen kutakin raskasta ja yleisjarrumittaria kohti.

Ministeri tai hänen valtuuttamansa henkilö hyväksyy rakennusmääräykset ja ehdot, jotka laitteiston ja tarkastuskojeitten on täytettävä.

Laitoksen on tarkastettavat päivittäin mittauslaitteistonsa ja kerran vuodessa annettava ministerin tai hänen valtuuttamansa henkilön nimeämän tunnustetun tarkastuslaitoksen tarkastaa mittauslaitteistonsa. Tarkastuksesta johtuvat kulut on heidän maksettava.

Laitteiston ja niiden varusteiden on aina mahdollistettava laitosten tehtävien hyvän suorittamisen ja varmistettava käyttäjälle paras mahdollinen palvelu ministerin tai hänen valtuuttamansa henkilön antamien suuntaviivojen mukaan.

Ministerin tai hänen valtuuttamansa henkilön toivomuksesta on laitosten asennettava mitä tahansa muuta kalustoa tekniikan, tarkastustarpeiden ja tarkastuslinjojen lukumäärän kehityksen mukaan.

- ***Yleiskuvaus käytössä olevista laatu järjestelmistä***

[ei vastausta]

- ***Miten aseman ja yksittäisten katsastajien laatua arvioidaan (vikatilastojen perusteella, katsastamalla sama auto usean katsastajan toimesta, testiautot jne.)***

[ei vastausta]

3.4 Katsastuksen valvonta ja neuvonta

- ***Kuka hoitaa valvonta- ja neuvonta-asiat (yritykset itse, viranomainen, tms.)***

[ei vastausta]

- ***Kuvaus valvontajärjestelmästä (toimipaikoilla tapahtuva valvonta, tilastojen valvonta, paljonko asemia tarkastetaan vuosittain, kauanko yhden aseman tarkastamiseen menee keskimäärin aikaa, tehdäänkö esivalmisteluja, onko käytössä testiautoja, jne.)***

[ei vastausta]

- ***Kuvaus neuvontapalveluista (onko keskitetty, paljonko neuvontaa annetaan vuosittain, onko asetettu palvelun saatavuus tavoitteita, jne.)***

[ei vastausta]

- ***Valvontaan ja neuvontaan käytettävät henkilöresurssit***

[ei vastausta]

- ***Miten reagoidaan puutteisiin (sanktiot, toimiluvan peruuttamiset, rahalliset sanktiot, yksittäisen katsastajan "hyllyttäminen", sanktioiden määrät vuosittain, sakot, jne.)***

Kaikki sanktiot kohdistuvat yritykseen.

- ***Valvontaa hoitavan tahon näkemys tämän hetken suurimmista ongelmista katsastuksen laadussa***

[ei vastausta]

3.5 Katsastuksen vaikuttavuus

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan katsastusten laatua kokonaisuutena, Minkälaisia tavoitteita on asetettu.***

[ei vastausta]

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan yksittäisten katsastusasemien laatua***

[ei vastausta]

- ***Olemassa olevien mittareiden toteumia viime vuosilta***

[ei vastausta]

- ***Tutkitaanko teknisesti viallisten ajoneuvojen osuutta liikenneonnettomuuksissa. Jos tutkitaan, niin miten hyödynnetään katsastuksessa. Arvio tai tutkittu tieto teknisten vikojen osuudesta onnettomuuksien aiheuttajina.***

Tällaista palautetta ei Belgiassa tutkita.

- ***Arvioita tai tutkittua tietoa katsastuksessa havaitsematta jäävien vikojen määristä.***

Lukuja ei ole.

- ***Onko liikenteen valvonnan kanssa yhteistyötä. Jos on, niin miten hyödynnetään katsastuksessa***

Ei ole.

- ***Vikatilastot (kerätäänkö keskitetysti koko maan osalta, toteumat viime vuosilta, jne.)***

[ei vastausta]

- ***Minkälaisia katsastaja ja toimipaikkakohtaisia eroja vikatilastoissa ja hylkäysprosentteissa on ja onko asetettu tavoitteita näiden suhteen.***

[ei vastausta]

3.6 Katsastajien koulutus

- *Peruskoulutusvaatimukset tai tyypillinen peruskoulutus ja työkokemusvaatimus tai tyypillinen työkokemus (koulutuksen kesto, kuvaus työkokemusvaatimuksista, jne.)*

[ei vastausta]

- *Katsastukseen liittyvä erikoiskoulutus (onko keskitetty vai hoitavatko yritykset itsenäisesti, koulutuksen kesto ja kuvaus koulutuksen sisällöstä, jne.)*

[ei vastausta]

- *Kuvaus katsastajina toimivien täydennyskoulutuksesta*

[ei vastausta]

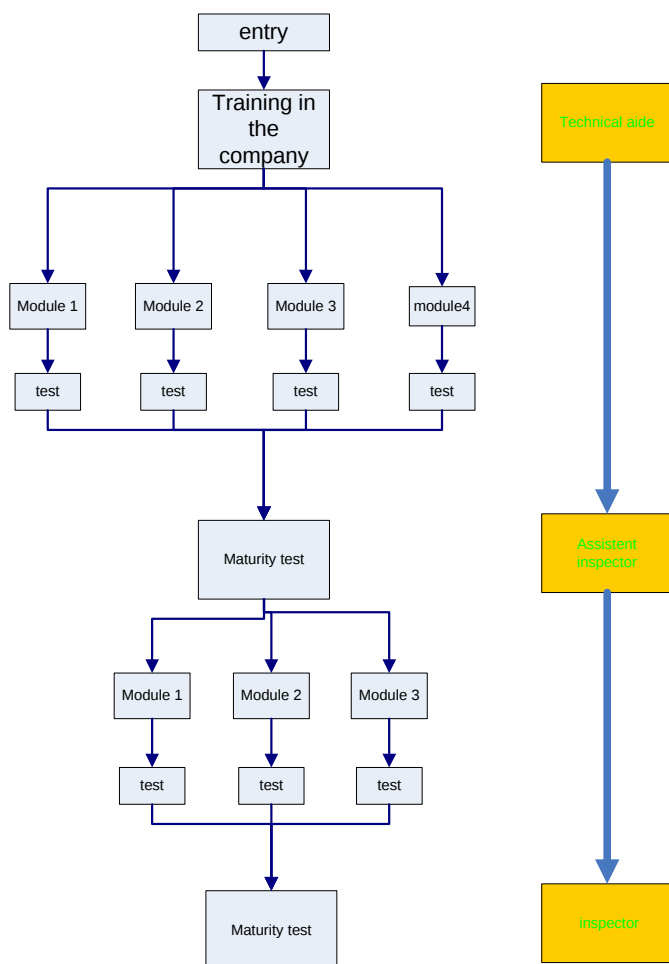
• **Onko missään vaiheessa tutkintoja. Jos on, niin kuvaus tutkinnoista.**

Peruskoulutuksen tulee olla ainakin A1 eli katsastajalla tulee olla automekaanikon lisäkoulutus. Aloittavan katsastajan tulee olla vähintään noin 20-vuotias. Autonhuollon kokemus on etu.

Henkilöt, jotka ovat kiinnostuneita työstä teknisessä katsastuksessa, testataan ennen palkkaamista.

He aloittavat teknisenä apulaisena. Useimmat yritykset antavat harjoittelijalle peruskoulutuksen, joka sisältää peruspäperityöt ja laitteiden käytön. Tämän jälkeen he aloittavat harjoittelunsa GOCA:ssa.

Päästäkseen apulaiskatsastajaksi opiskelijan tulee läpikäydä neljä moduulia. Moduulien painopiste on kevyiden ajoneuvojen testaus- ja järjestelmäosaamisessa sekä niiden käytössä ja toiminnassa.



Moduuli 1:

- Asenne työhön
- Etiikka
- Hallinto
- Tunnistaminen
- Koulutus virallisten dokumenttien hallintaan
- Vastaanottokyky ja viestintä (miten kohdella asiakkaita)
- Raskaiden ajoneuvojen katsastus

Moduuli 2:

- Ohjaus ja jousitus
- Kevyiden ajoneuvojen jarrut
- Jarrujen ja jousituksen testilaitteiden käyttö

Moduuli 3:

- Automateriaalien tuntemus
- Auton ulkoinen ja sisäinen katsastus
- Valot

Moduuli 4

- Saastuttaminen

Jokainen kurssi sisältää sekä teoria- että käytännön kokeen. Kun opiskelija on päässyt läpi molemmista kokeista, hän valmis kypsyyskokeeseen. Se sisältää useamman ajoneuvon käsittelyä arvostelulautakunnan edessä. Lautakunnassa on sekä kouluttajia että muista katsastusasemista vastaavia henkilöitä. Tämän kokeen jälkeen opiskelijasta tulee avustava katsastusmies.

Hän voi myöhemmin hakea katsastusmiehen arvoa.

Tätä varten suoritetaan kurssit, jotka jakautuvat useampaan moduuliin.

Näiden moduulien painopiste on irrallisten autojen osien visuaalinen tarkastelu ja raskaiden ajoneuvojen hallinta. Logiikka on sama:

Moduuli 1:

- Hallinto
- Tunnistaminen
- ADR

Moduuli 2:

- Jousitus ja ohjaus
- Jarrut
- Ajopiirturi ja nopeudenvälvontajärjestelmä

Moduuli 3:

- Sisäinen ja ulkoinen katsastus
- Onnettomuuden jälkeinen katsastus (mittojen ja rungon tarkastus)

Jokaisen kurssin jälkeen on jälleen teoria- ja käytännön koe.

Ennen kuin opiskelija saa katsastusmiehen arvon, hänen tulee taas läpäistä kypsyyskoe, jossa hän todistaa osaamisensa arvostelulautakunnan edessä katsastusasemallaan.

Jokaisen opiskelijan tulee täydennyskouluttautua vuosittain (16 tuntia vuodessa).

3.7 Lähteet

- ***Luettelo haastatelluista henkilöistä (nimi, organisaatio, jne.)***

GOCA, Buekenhoudt Pascal, Project Office Manager,
Buekenhoudt.p@goca.be

GOCA, Vanclee Bruno, Training Manager, Vanclee.b@goca.be

- ***Kirjallisuuslähteet***

Internet-sivut www.febiac.be, www.bivv.be

4 Tanska

4.1 Yleistä

Tiedot rekisterissä olevien ajoneuvojen lukumääristä ajoneuvoluokittain

2004:	
M1	1 914 037
N1	388 424
N2, N3	48 259
M2, M3	8 865
2003:	
Asuntovaunut	113 338
Moottoripyörät	82 731
Mopot 45	68 591

Vuonna 2004 myytiin 172 653 uutta M1:stä.

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vuodessa (viimeisin tieto + kehitys viime vuosilta)

Vuosi	Kuolleet	Loukkaantuneet
2004	369	7 915
2003	432	8 844
2002	463	7 126

- **Henkilöautojen keski-ikä**

9.1 vuotta (2004)

4.2 Katsastustoiminta

- **Kuvaus katsastusorganisaatiosta (itsenäisiä yrityksiä vai yhteiskunnallisesti hoidettu)**

Kaikki katsastusyrietykset (70 vuoden 2005 lopussa) toimivat yksityisesti. Tanskan tieturvallisuus- ja liikennevirasto (Danish Road Safety and Transport Agency) hyväksyy katsastusyrietykset.

Katsastuspaikkoja on valtakunnallisesti noin 300. Tämän lisäksi maassa on yli 300 muuta paikallista katsastuspaikkaa.

Tanskan organisaation tiedot löytyvät nettisivuiltamme osoitteista www.trm.dk ja www.fstyr.dk

- **Milloin pakollinen katsastustoiminta aloitettiin, miten toiminta on kehittynyt nykymuotoiseksi = kuvaus historiasta**

Vuonna 1902 Tanskan liikennelaki mainitsi, että poliisi voi nimittää ajoneuvoja koskeissa asioissa hyödynnettävän ajoneuvoasiantuntijan.

Vuonna 1913 oikeusministeriö nimitti ajoneuvoasiantuntijan.

Vuoteen 1910 saakka ajoneuvoasiantuntija myönsi ajokortteja. Ajoneuvoasian-
tuntijan tehtäviin kuului myös ajokokeet, kaikkien ajoneuvojen katsastukset ja
liikenneonnettomuuksien analysointi. Suurin osa ajoneuvoasiantuntijoista oli
diplomi-insinöörejä.

Vuonna 1921 nimitettiin 26 ajoneuvoasiantuntijaa. Vuosina 1922-1928 määrä
nousi 76:een – yksi asiantuntija jokaista poliisipiiriä kohden.

Vuonna 1930 oikeusministeriö perusti ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten
toimiston.

Vuonna 1960 oikeusministeriö perusti valtion johtaman viraston ajoneuvojen
katsastusta ja tyyppihyväksyntää varten.

Vuonna 1958 vuokrattiin ensimmäiset katsastuspaikat ja vuonna 1967 raken-
nettiin ensimmäiset valtion omistamat katsastuspaikat.

Vuonna 1959 oikeusministeriö palkkasi 20 automekaanikkoa, jotka saivat ajo-
neuvokatsastuksen erityiskoulutuksen. Myöhemmin heidät nimitettiin ajoneu-
voasiantuntijoiksi ja heidän tehtävänsä oli ajoneuvojen katsastus. Ajoneuvo-
asiantuntija toimi heidän esimiehenään.

Vuonna 1981 aloitettiin raskaiden ajoneuvojen vuosittaiset katsastukset, noin
300 ajoneuvojen katsastajaa ja 54 ajoneuvoasiantuntijaa, jotka toimivat 54 kat-
sastusasemalla. Ajoneuvoasiantuntijat jatkoivat ajokokeita ja liikenneonnetto-
muuksien analysointia.

Vuonna 1992 ajoneuvokatsastus organisoitiin kuudelle alueelle, joita johti kuusi
aluepäällikköä. He olivat entisiä ajoneuvoasiantuntijoita.

Vuonna 1993 liikenneministeriö organisoi ajoneuvokatsastuksen. Vuonna 1995
Tanskan ajoneuvokatsastus muutettiin valtion omistamaksi yhtiöksi. Tuolloin
tehtiin noin 500 000 katsastusta.

Vuonna 1998 aloitettiin säännölliset pienten henkilöautojen ja pakettiautojen
katsastukset. Katsastusten määrä nousi noin 1,2 miljoonaan. Vuonna 2005
ajoneuvokatsastukset vapautuivat ja valtion omistama yhtiö myytiin maalis-
kuussa 2005.

- ***Kuvaus tiedossa olevista tulevista muutoksista järjestelmään***

Ei ole tällä hetkellä.

- ***Mitä ajoneuvoluokkia määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee***

Määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee autoja (M- ja N-luokkien ajoneuvot)
sekä perävaunuja ja puoliperävaunuja O3 ja O4

Katsastustaajuus ajoneuvoluokittain

Ajoneuvoluokka:	Määräaikauskatsastus on suoritettava:
Linja- ja kuorma-autot (M ₂ -, M ₃ -, N ₂ - ja N ₃ -luokka), erikoisautot, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia, luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot (M ₁ -luokka) sekä taksit ja sairasautot sekä perävaunut, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia (O3- ja O4-luokat)	Ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä.
Henkilöautot M1 ja pakettiautot N1, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia	Ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä
Autot, moottoripyörät ja vuokrattavat pakettiautot, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia	Ensimmäisen kerran kahden vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä
katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot, joiden ensimmäinen käyttöönottopäivä oli 35 vuotta sitten	Ensimmäisen kerran 40 vuotta ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen joka kahdeksas vuosi.

- **Vuosittainen katsastusten kokonaismäärä ajoneuvoluokittain**
Vuosittain suoritetaan yli 1 500 000 katsastusta.
- **Katsastamattomien määrä (arvio, minkälainen rangaistus seuraa jos ajaa katsastamattomalla autolla ja jää kiinni, onko valvontaa helpottavia keinoja olemassa)**
Noin 10 000 pientä autoa (M1 ja N1) ei tule katsastukseen. Poliisi valvoo. Valvontaa helpottavia keinoja ei ole käytössä (esim. tarrat jne.).
- **Keskimääräinen henkilöauton katsastukseen käytettävä aika (ei odotus- eikä toimistossa asiointiaikoja)**
Katsastus kestää keskimäärin 15 minuuttia.
- **Keskimääräinen henkilöauton katsastuksen asiakashinta (pakokaasumittauksineen)**
Noin 50 euroa. Viranomaiset valvovat hintoja.
- **Katsastustoimipaikkojen kokonaismäärä (kokonaismäärä, pelkkää kevyttä katsastavien asemien määrä, pelkkää raskasta katsastavien asemien määrä)**
Yhteensä 244, joista 69 katsastaa raskaita ajoneuvoja.
- **Katsastusta harjoittavien yritysten määrä**
71 (10.1.2006)
- **Kuvaus toimilupajärjestelmästä tai vastaavasta menettelystä (kuka myöntää, onko tarveharkintaa tai alueellisia rajauksia, riippumattomuus korjaamotoiminnasta, hinta, voimassaoloaika, vastuuhenkilövaatimus jne.)**
Tieturvallisuus- ja liikennevirasto myöntää toimiluvat. Tarveharkintaa tai alueellisia rajauksia ei ole. Voimassaoloaika on toistaiseksi, edellyttäen että vaatimukset täyttyvät. Vastuuhenkilövaatimus on. Vastuuhenkilön tulee olla autohuoltamoista ja -korjaamoista riippumaton.

- **Katsastuksista vastuullinen viranomainen, kuvaus viranomaiselle kuuluvista katsastukseen liittyvistä tehtävistä**

[ei vastausta]

- **Valvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus**

Ajoneuvokatsastuksista vastuussa oleva viranomainen on tieturvallisuus- ja liikennevirasto. Viranomaiselle kuuluvien, ajoneuvokatsastuksiin liittyvien tehtävien kuvaukset löytyvät Internetistä osoitteesta
http://www.retsinfo.dk/_GETDOC_/ACCN/B20050096805-REGL

- **Tarkastetaanko katsastuksessa muitakin kuin direktiivissä 96/96 mainitut kohteet**

Kyllä. Tarkastuskriteerit löytyvät Internetistä osoitteesta
<http://www.fstyr.dk/sw22949.asp> (Tanskaksi).

- **Kuvaus kansallisesta lainsäädännöstä, jolla määrätään katsastukseen liittyvistä asioista.**

Yksityiskohtainen ajoneuvoja koskeva lainsäädäntö päivitetään joka vuosi huhtikuussa. Lainsäädäntö löytyy Internetistä osoitteesta
<http://www.fstyr.dk/sw22947.asp>

- **Kuvaus katsastukseen liittyvistä arvosteluperusteista ja ohjeista (kuka laatinut, onko kaikilla yhtenäiset, ovatko vapaasti saatavissa esim. netissä, sallitaanko arvosteluperusteissa katsastajakohtaista harkintavaltaa, jne.)**

Arvosteluperusteet löytyvät Internetistä, katsastajakohtaista harkintavaltaa ei saa käyttää. Lähes kaikki säännöt on harmonisoitu EU-direktiivien kanssa.

- **Onko käytössä korjauskehotusmenettely ja jos on niin kuka valvoo noudattamista (vaihtoehtona, että aina vaaditaan jälkitarkastus)**

On. Sen noudattamista valvoo poliisi.

- **Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus ja sen hajonta**

Noin 24 % vuonna 2005.

4.3 Katsastusasemien laitteet ja varusteet

- **Luettelo vaadittavista laitteista ja tiloille asetetut vaatimukset (kuka asettaa vaatimukset, miten järjestetty käyttöönottohyväksyntä)**

Laitteet jne, jotka vaaditaan aloituskatsastuksessa:

- Tilojen lopullinen vuokrasopimus
- Internet-yhteys katsastustulosten välitöntä tieturvallisuus- ja liikennevirastolle lähettämistä varten
- Mittauslaitteet bensiini- ja dieselmootoreilla toimivien ajoneuvojen pakokaasupäästöjä varten
- Ajovalojen testauslaite

- Bensiini- ja dieselmootoreiden pyörintänopeusmittalaite
 - Toimitilat
 - Kuilu (vain raskaiden ajoneuvojen katsastukseen)
 - Autonostin (vain kevyille ajoneuvoille)
 - Rullajarrutestauslaite joko kevyille tai raskaille ajoneuvoille (tarvittaessa)
 - Melutason mittauslaite
 - Testauslaite perävaunuliittimien liitäntöjä varten
 - Kevyt tunkki
 - Testirata (ei erityisiä vaatimuksia)
 - Pihajärjestelyt (opasteet, parkkipaikat)
 - Tietoliikenneyhteys tieturvallisuus- ja liikennevirastoon (toiminnassa, tietosuoja)
 - Henkilökuntaluettelo (koulutustodistukset)
 - Toimiluvanhaltijan eli viranomaisen hyväksymä laatujärjestelmä, käsikirja ja arvosteluperusteet
 - Huoltosopimukset, sisältäen laitteiden kalibroinnin
 - Ohjeet, direktiivit, lakikirjat (Internet hyväksytään)
 - Ajokieltotarrat
 - Käsityökalut (ruostehakku, siirtoleukapihdit, mitat, jarrulevyn mittaamiseen soveltuva mitta yms.)
 - Hinnasto
 - Faksi- ja puhelinnumerot, sähköpostiosoitteet
- ***Yleiskuvaus käytössä olevista laatujärjestelmistä***

Ei erityisiä lainsäädäntöön perustuvia vaatimuksia, tosin laatujärjestelmä on vähintään ISO 9000:2001:tä vastaava.
 - ***Miten aseman ja yksittäisten katsastajien laatua arvioidaan (vikatilastojen perusteella, katsastamalla sama auto usean katsastajan toimesta, testiautot jne.)***

Tarkastuskäynnit, tilastot (kunkin katsausaseman hylkäysprosentit tutkitaan). Jokaisen yrityksen vikatilastot ovat tieturvallisuus- ja liikenneviraston saatavilla. Valtuutettu virasto valvoo laatujärjestelmää, sen tehokkuutta ja ylläpitoa. Katsastusyritys seuraa yksittäisten katsastusmiesten tehokkuutta (ISO-vaatimus).

4.4 Katsastuksen valvonta ja neuvonta

- ***Kuka hoitaa valvonta- ja neuvonta-asiat (yritykset itse, viranomainen, tms.)***

Tieturvallisuus- ja liikennevirasto hoitaa valvonnan, ohjeistuksen ja neuvonnan.

- **Kuvaus valvontajärjestelmästä (toimipaikoilla tapahtuva valvonta, tilastojen valvonta, paljonko asemia tarkastetaan vuosittain, kauanko yhden aseman tarkastamiseen menee keskimäärin aikaa, tehdäänkö esivalmisteluja, onko käytössä testiautoja, jne.)**

Toimipaikkoja valvotaan seuraavasti:

1. Tieturvallisuus- ja liikennevirasto tekee 1 600 tarkastuskäyntiä vuodessa. Yksi käynti kestää 1-3 tuntia.
2. Tilastoja seurataan hylkäysprosenttien osalta, jolloin tarkastellaan asema-kohtaisia hylkäysprosentteja.

- **Kuvaus neuvontapalveluista (onko keskitetty, paljonko neuvontaa annetaan vuosittain, onko asetettu palvelun saatavuus tavoitteita, jne.)**

Tieturvallisuus- ja liikennevirasto hoitaa neuvontapalvelut keskitetysti. Loppu-asiakkaiden neuvonnan hoitavat yritykset.

- **Valvontaan ja neuvontaan käytettävät henkilöresurssit**

Tieturvallisuus- ja liikennevirastossa 24 henkilöä. Yritysten resurssien määrää ei tiedetä.

- **Miten reagoidaan puutteisiin (sanktiot, toimiluvan peruuttamiset, rahalliset sanktiot, yksittäisen katsastajan "hyllyttäminen", sanktioiden määrät vuosittain, sakot, jne.)**

Kaikki sanktiot kohdistuvat yritykseen.

1. Huomautus ja/tai yksityiskohtainen selvitys
2. Varoitus rajoitetuksi ajaksi
3. Toimiluvan peruuttaminen

Rahallisia sanktioita tai yksittäisten katsastusmiesten irtisanomisia määrääjäksi ei käytetä.

- **Valvontaa hoitavan tahon näkemys tämän hetken suurimmista ongelmista katsastuksen laadussa**

Tieturvallisuus- ja liikenneviraston valtuuttamat tahot (esim. Veritas) valvovat, että laatujärjestelmä on käytössä ja vaadittavalla tasolla 1-3 kuukautta toiminnan aloittamisesta. Tämän jälkeen tilanne tarkastetaan kerran vuodessa.

4.5 Katsastuksen vaikuttavuus

- **Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan katsastusten laatua kokonaisuutena, Minkälaisia tavoitteita on asetettu.**

Ajoneuvojen katsastusasemista 70-75 % saavuttaa Tanskan keskimääräisen hylkäysprosentin 24. Luku on vuoden 2005 yhdeltä vuosineljännekseltä johtuen alan tuoreesta yksityistämisestä tammikuussa 2005.

Jokaisen yrityksen hylkäysprosentit tallennetaan. Poikkeamat johtavat kasvaan valvontaan, jota tehdään aina ilman etukäteisilmoitusta.

- **Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan yksittäisten katsastusasemien laatua**
[ei vastausta]
- **Olemassa olevien mittareiden toteumia viime vuosilta**
[ei vastausta]
- **Tutkitaanko teknisesti viallisten ajoneuvojen osuutta liikenneonnettomuuksissa. Jos tutkitaan, niin miten hyödynnetään katsastuksessa. Arvio tai tutkittu tieto teknisten vikojen osuudesta onnettomuuksien aiheuttajina.**
Tekniset viat aiheuttavat liikenneonnettomuuksia tai vaikuttavat niihin noin 5 %:ssa tapauksista.
- **Arvioita tai tutkittua tietoa katsastuksessa havaitsematta jäävien vikojen määristä.**
Lukuja ei ole.
- **Onko liikenteen valvonnan kanssa yhteistyötä. Jos on, niin miten hyödynnetään katsastuksessa**
Kyllä, jossain määrin. Poliisi tuo pysäytettyjä ajoneuvoja heti tarkastettaviksi, mikäli epäilee ajoneuvossa olevan vikaa.
- **Vikatilastot (kerätäänkö keskitetysti koko maan osalta, toteumat viime vuosilta, jne.)**
Vikatilastoja kerätään tällä hetkellä ainoastaan hylkäysprosentin osalta.
- **Minkälaisia katsastaja ja toimipaikkakohtaisia eroja vikatilastoissa ja hylkäysprosentteissa on ja onko asetettu tavoitteita näiden suhteen.**
Ei vielä.

4.6 Katsastajien koulutus

- **Peruskoulutusvaatimukset tai tyypillinen peruskoulutus ja työkokemusvaatimus tai tyypillinen työkokemus (koulutuksen kesto, kuvaus työkokemusvaatimuksista, jne.)**
Vastuullisella teknisellä henkilöllä tulee olla ainakin autoinsinöörin peruskoulutus teknisestä koulusta tai vastaava soveltuva insinöörin koulutus. Lisäkoulutuksena vaaditaan katsastusaseman toimiluvan luokkaa vastaava vuosikatsastuskoulutus (katsastajatutkinto). Asiantuntijuuden ja osaamisen ylläpitämiseksi edellytetään säännöllistä erityiskoulutusta sekä alan käytännön kokemusta.
Jokaisella katsastusmiehellä tulee olla autokorjaamomekaanikon koulutus ja harjoittelua ennen katsastusmieheltä edellytettävään erityiskoulutukseen hakemista. Tieturvallisuus- ja liikennevirasto hyväksyy ja valvoo kouluja.
- **Katsastukseen liittyvä erikoiskoulutus (onko keskitetty vai hoitavatko yritykset itsenäisesti, koulutuksen kesto ja kuvaus koulutuksen sisällöstä, jne.)**
[ei vastausta]

- **Kuvaus katsastajina toimivien täydennyskoulutuksesta**
[ei vastausta]
- **Onko missään vaiheessa tutkintoja. Jos on, niin kuvaus tutkinnoista.**
Tieturvallisuus- ja liikennevirasto tarkastaa kirjalliset ja käytännön testit.

5 Suomi

5.1 Yleistä

Tiedot rekisterissä olevien ajoneuvojen lukumääristä ajoneuvoluokittain

M1	2331190
N1	269586
N2, N3	82012
M2, M3	10676
special	14535
L3/L4	141860
L5	329
L6	192
L7	372
Tot	2850752

(2004 tilasto)

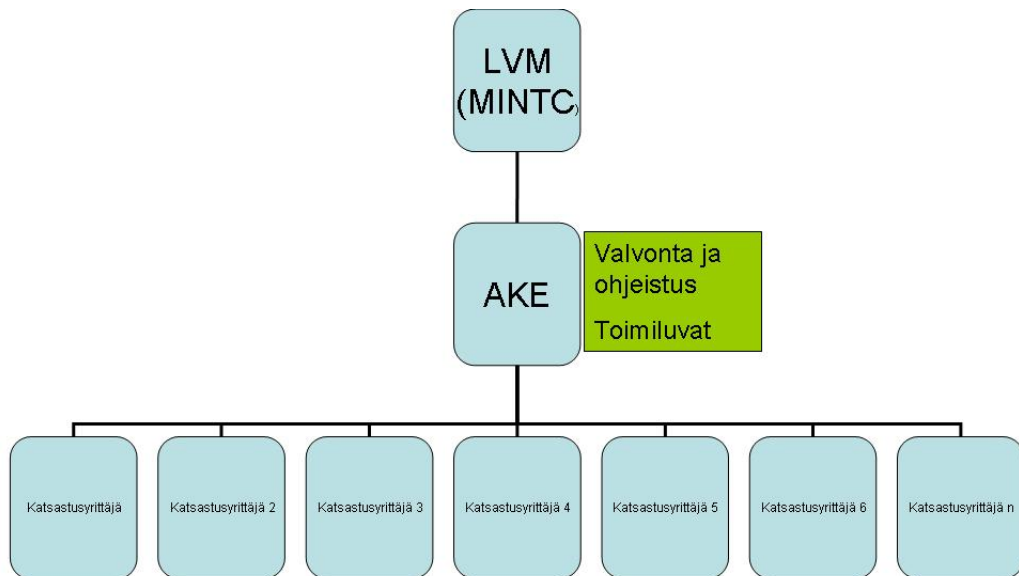
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vuodessa (viimeisin tieto + kehitys viime vuosilta)

Vuosi	Kuolleet	Loukkaantuneet
2004	375	8791
2003	379	9088
2002	415	8156
2001	433	8411
2000	396	8508
1999	431	9052
1998	400	9097

- **Henkilöautojen keski-ikä**
10,5 vuotta (2004).

5.2 Katsastustoiminta

- Kuvaus katsastusorganisaatiosta (itsenäisiä yrityksiä vai yhteiskunnallisesti hoidettu)**



- Milloin pakollinen katsastustoiminta aloitettiin, miten toiminta on kehittynyt nykymuotoiseksi = kuvaus historiasta**

1917-1922

Katsastustoiminta alkoi Suomessa kunnallisena suurimmissa kaupungeissa, joissa autojakin oli eniten. Toiminta perustui kaupunkien järjestyssääntöihin.

1922-1926

Autokanta oli vuonna 1922 kasvanut jo noin 1800 suuruiseksi ja moottoripyöriäkin oli yli 800. Toukokuussa 1922 annettiin asetus automobiilien rekisteröimisestä ja katsastamisesta. Autot määrättiin katsastettavaksi ennen käyttöönottoa ja sen jälkeen vuosittain aina kesäkuun alkuun mennessä. Linja-autot ja muut ammattimaisessa liikenteessä olevat ajoneuvot piti katsastaa kaksi kertaa vuodessa. Katsastuksen piti tehdä auton kotipaikkakunnan katsastusmies poliisin läsnä ollessa.

1926-1939

Katsastusmiesten toimintaa yhtenäistettiin uudella asetuksella moottoriajoneuvoliikenteestä. Ensikatsastuksen sai tehdä minkä alueen katsastusmies tahansa. Vain ammattimaiseen liikenteeseen tarkoitetun auton katsastuksessa piti poliisin olla mukana. Samalla kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle tuli jonkinasteinen rooli ohjaavana viranomaisena, vaikkakin katsastusmiehet edelleen olivat lääninsä maaherran alaisia. Monissa käytännön kannalta merkittä-

vissäkin asioissa yhtenäisyyttä yritettiin luoda katsastusmiesten neuvottelupäivin vuosittain.

Katsastusmiehiltä vaadittiin insinöörin tutkinto vuodesta 1937 alkaen.

1968-1994

Katsastustoiminta saatettiin valtion viraston, Autorekisterikeskuksen alaisuuteen. Siitä tuli rekisteröinnin ohella viraston pääasiallinen tehtävä. Autorekisterikeskus ohjeisti katsastusmiesten toimintaa niiltä osin, kun säännökset vielä olivat puutteelliset tai käytännön toimintaa ajatellen liian yleiset. Katsastussäännökset sopeutettiin mahdollisimman pitkälle Euroopassa, varsinkin EU-maissa noudatettaviin käytäntöihin. Vuonna 1993 Autorekisterikeskuksesta muodostettiin valtion liikelaitos.

Ensimmäinen varsinainen katsastusasema valmistui vuonna 1974 Raumalle.

1972 alussa siirryttiin käytäntöön, jossa katsastusajankohta määräytyi rekisterinumeron viimeisen numeron mukaan. Linja-autot ja ammattimaiseen liikenteeseen käytetyt kuorma-autot oli edelleen katsastettava kesäkuun loppuun mennessä ja toisen kerran elo-joulukuussa.

Merkittävä sisällöllinen muutos katsastuksessa tapahtui vuonna 1993, jolloin aloitettiin bensäkäyttöisten autojen päästömittaukset.

1994

Yksityisten katsastusasemien toiminta sallittiin erityisen, liikenneministeriön myöntämän toimiluvan nojalla. Katsastustoimipaikan perustaminen oli kuitenkin vielä maantieteellisesti rajattu. Katsastustoimintaa valvomaan perustettiin ministeriön alainen virasto, ajoneuvohallinto. Yksityisiä katsastustoimipaikkoja perustettiin yksi, Joutsaan. Kaikkiaan katsastustoimipaikkoja oli 78 ilman ns. matkapaikkakuntia.

1996 – 1998

Autorekisterikeskus jaettiin kahtia. Katsastustoimialasta muodostettiin valtion kokonaan omistama osakeyhtiö Suomen Autokatsastus Oy. Rekisteröinti- ja verotustoiminnot sekä ajoneuvohallinto muodostivat uuden liikenneministeriön alaisen viraston Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE). AKE:n tehtävänä on mm. valvoa katsastustoimipaikkojen toimintaa, katsastuspalvelujen laatua ja saatavuutta sekä asiakkaiden yhdenvertaista kohtelua.

Katsastustoimipaikkojen määrä nousi matkapaikat mukaan luettuna 203 toimipaikkaan, joista 156 on Suomen Autokatsastus Oy:n ja loput muiden yritysten toimipaikkoja.

Katsastuksen vapautuminen kilpailulle muuttaa katsastustoimen palvelukuvaa paremmaksi.

1999 →

Katsastustoimipaikkojen toimilupien myöntäminen siirtyi AKElle. Katsastusmiehille tuli pakollinen alalietulokoulutus sekä säännölliset täydennyskoulutukset

- **Kuvaus tiedossa olevista tulevista muutoksista järjestelmään**

Ei tällä hetkellä.

- **Mitä ajoneuvoluokkia määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee**

Määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee autoja (M- ja N-luokan ajoneuvot), kevyitä nelipyöriä (L_{ee}-luokan ajoneuvot), nelipyöriä (L_{ee}-luokan ajoneuvot) sekä muita auton perävaunuja kuin kevyitä perävaunuja (O₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvot).

ajoneuvoluokka:	määräaikaikatsastus on suoritettava:
a) linja- ja kuorma-autot (M ₁ -, M ₂ -, N ₁ - ja N ₂ -luokka), erikoisautot, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia, luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot (M ₁ -luokka) sekä sairausautot	ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä
b) perävaunut, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia (O ₃ - ja O ₄ -luokka)	ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä; kytkentäkatsastuksessa tiettyyn vetoautoon kytketty perävaunu saadaan kuitenkin tuoda määräaikaikatsastukseen yhtä aikaa vetoauton kanssa
c) pakettiautot (N ₁ -luokka) ja sairausautoja lukuun ottamatta erikoisautot, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia	ensimmäisen kerran kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä
d) yksityiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot ja muut M ₁ -luokan ajoneuvot kuin sairausautot, kevyet nelipyörät (L _{ee} -luokka) sekä nelipyörät (L _{ee} -luokka)	ensimmäisen kerran kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä, toisen kerran viiden vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain viimeistään käyttöönottopäivää vastaavana päivänä
e) perävaunut, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 0,75 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia (O ₂ -luokka)	ensimmäisen kerran kalenterivuoden loppuun mennessä sinä vuonna, jolloin käyttöönottopäivästä on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä
f) 1 päivänä tammikuuta 1960 tai sen jälkeen käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot	kahden vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä
g) ennen 1 päivää tammikuuta 1960 käyttöön otetut katsastusvelvolliseen ajoneuvoluokkaan kuuluvat museoajoneuvot	neljän vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä

- **Vuosittainen katsastusten kokonaismäärä ajoneuvoluokittain**

[ei vastausta]

- **Katsastamattomien määrä (arvio, minkälainen rangaistus seuraa jos ajaa katsastamattomalla autolla ja jää kiinni, onko valvontaa helpottavia keinoja olemassa)**

Noin 200 000 kpl, poliisi valvoo. Ei helpottavia keinoja kuten tarraa tms.

- **Keskimääräinen henkilöauton katsastukseen käytettävä aika (ei odotus- eikä toimistossa asiointiaikoja)**

Katsastus kestää keskimäärin 15 min.

- **Keskimääräinen henkilöauton katsastuksen asiakashinta (pakokaasumittauksineen)**

Noin 45 € , hintaa ei ole säädelty.

- **Katsastustoimipaikkojen kokonaismäärä (kokonaismäärä, pelkkää kevyttä katsastavien asemien määrä, pelkkää raskasta katsastavien asemien määrä)**

243 yhteensä, 30 vain kevyttä kalustoa katsastavaa yritystä.

- **Katsastusta harjoittavien yritysten määrä**

Noin 70 kpl.

- **Kuvaus toimilupajärjestelmästä tai vastaavasta menettelystä (kuka myöntää, onko tarveharkintaa tai alueellisia rajoituksia, riippumattomuus korjaamotoiminnasta, hinta, voimassaoloaika, vastuuhenkilövaatimus jne.)**

AKE myöntää, ei käytetä tarveharkintaa tai alueellisia rajoituksia, voimassaoloaika 5 v, on vastuuhenkilövaatimus, riippumattomuus korjaamo-, varaosa tai vahinkotarkastustoiminnasta.

- **Katsastuksista vastuullinen viranomainen, kuvaus viranomaiselle kuuluvista katsastukseen liittyvistä tehtävistä**

[ei vastausta]

- **Valvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus**

Katsastuksista vastaava viranomainen on AKE ja kuvaus viranomaisille kuuluvista katsastukseen liittyvistä tehtävistä löytyy Toimilupalaista.

AKE, Toimilupalaki.

- **Tarkastetaanko katsastuksessa muitakin kuin direktiivissä 96/96 mainitut kohteet**

Kyllä tarkastetaan, Arvosteluperusteet löytyvät netissä,

http://www.ake.fi/pdf/katsastuksen_arvosteluperusteet_AKE-2002.pdf

- **Kuvaus kansallisesta lainsäädännöstä, jolla määrätään katsastukseen liittyvistä asioista.**

Ajoneuvolaki, asetus liikennekelpoisuuden valvonnasta.

- **Kuvaus katsastukseen liittyvistä arvosteluperusteista ja ohjeista (kuka laatinut, onko kaikilla yhtenäiset, ovatko vapaasti saatavissa esim. netissä, sallitaanko arvosteluperusteissa katsastajakohtaista harkintavaltaa, jne.)**

Arvosteluperusteet on netissä, eikä siinä käytetä harkintavaltaa.

- **Onko käytössä korjauskehotusmenettely ja jos on niin kuka valvoo noudattamista (vaihtoehtona, että aina vaaditaan jälkitarkastus)**

On ja sitä valvoo Poliisi.

- **Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus ja sen hajonta**

Ks. AKE:n tilastot (27% v 2004 hajonta 10-40%).

5.3 Katsastusasemien laitteet ja varusteet

- **Luettelo vaadittavista laitteista ja tiloille asetetut vaatimukset (kuka asettaa vaatimukset, miten järjestetty käyttöönottohyväksyntä)**

Päätös katsastusluvista, katsastuslupalaki. AKE suorittaa aloitustarkastuksen, jossa todetaan tarvittavien laitteiden olemassaolo. Aloitustarkastuksessa vaadittavat laitteet, varusteet, yms:

- sähkötoimisten nosto-ovien "hissitarkastus"
- työsuojelu-, palo-, rakennustarkastuspöytäkirjat (mahdolliset puutteet korjattu)
- tilojen vuokrasopimus
- pakokaasujen poistojärjestelmä
- arkistointitilat (riittävän kokoiset)
- toimistotilat (koko)
- sosiaalitilat (varusteiden kuivausmahdollisuus)
- raskas hallin pituus min. 18 m, ovet min 4.25 m (max etäisyys 10 km ja 15 min), riittävästi pihatilaa halliin ja ulos ajoa varten (huom. myös moduliyhdistelmät)
- autonostin (tarkastuspöytäkirja)
- kevennin (kevyt + raskas), raskaan kevennin sovellettava myös tukivarsien alta keventämiseen (esim. erillinen sovituspala)
- kuilu (pituus min. 9 m, valaistus, kevennin, syvyys, yms.)
- pakokaasuanalysaattorit (4-kaasu ja diesel, kalibrointi)
- ajovalojen suuntauslaite (kalibrointi)
- paineilmajarrujen tarkastuslaitteet (kalibrointi, mallilaskelma, akselinvetolaitte, letkut + mittarit)
- dynamometrit (kalibrointi, lisänäyttö yms.)
- vaaka (käyttösopimus, kalibrointi)
- koeajorata (erotettu muulta liikenteeltä, liikennemerkit+lippusiima tms., min. 50 m suora, riittävästi tilaa halliin- ja hallista ajoa varten)
- pihajärjestelyt (opasteet, p-paikat)
- LTJ-yhteydet (toiminnassa, tietosuojat)
- Henkilökuntaluettelo (koulutustodistukset)
- Leimasimet
- Laatukäsikirja + arvosteluperusteet
- Laitteiden käyttöoikeus vuokrasopimukset

- Huoltosopimukset
 - Ohjeet + direktiivit+ lakikirjat + AKE:n paketti (internet hyväksytään)
 - STRO-normisto, jarrulevyjen paksuustaulukko, valmistajien ohjeet (diesel-,pyöränkulma-,yms. arvot)
 - Ajokieltotarrat
 - Tarkastuskortit
 - Vertailulasi tai valonläpäisymittari
 - Meistin (malli meistoksesta)
 - Sinettipihdit ja -lanka (malli sinetistä)
 - Käsityökalut (rengasraudat, ruostehakku, VW-rauta, Saab-palat, siirto-leukapihdit, käsivalaisimet, mitat, raskaan kaluston ABS-merkkivalon tarkastuslaite, raskaan kaluston tarkastuksiin soveltuva rautakanki, jarrulevyn mittaamiseen soveltuva mitta, yms, yms.)
 - Hinnasto
 - Peilit (valojen tarkastus + kuilulle ja nosturille ajoa varten)
 - Fax- ja puhelinnumerot, sähköposti
 - Asiakaspalautejärjestelmä
 - Kilpi ja rek.ote säilytys (lukitus, hälyttimet)
- ***Yleiskuvaus käytössä olevista laatu järjestelmistä***

Ei lainsäädännöllistä vakiovaatimusta, Yrityskohtaiset käytössä.
 - ***Miten aseman ja yksittäisten katsastajien laatua arvioidaan (vikatilastojen perusteella, katsastamalla sama auto usean katsastajan toimesta, testiautot jne.)***

Valvontakäynnit, tilastolliset menetelmät (tarkastellaan katsastusaseman ja yksittäisen katsastajan hylkäysprosentteja vikakohteittain). AKElla on käytettävissä vikatilastot kunkin toimipaikan osalta vikakohteittain, testiautokäynnit.

5.4 Katsastuksen valvonta ja neuvonta

- ***Kuka hoitaa valvonta- ja neuvonta-asiat (yritykset itse, viranomainen, tms.)***

AKE hoitaa valvonta-, ohjeistus ja neuvonta-asiat.
- ***Kuvaus valvontajärjestelmästä (toimipaikoilla tapahtuva valvonta, tilastojen valvonta, paljonko asemia tarkastetaan vuosittain, kauanko yhden aseman tarkastamiseen menee keskimäärin aikaa, tehdäänkö esivalmisteluja, onko käytössä testiautoja, jne.)***

Toimipaikkoja valvotaan seuraavasti:

 1. 150 AKE:n tekemää valvontakäyntiä/vuosi. Yhden käynnin kesto n 6 h
 2. Tilastollista valvontaa tehdään hylkäysprosenttien osalta. Tällöin valvotaan sekä asema-, että mieskohtaisia hylkäysprosentteja.
 3. Testiautojen avulla. Vuositasolla tehdään 240 testikäyntiä ns mystery buyer periaatteella.

- **Kuvaus neuvontapalveluista (onko keskitetty, paljonko neuvontaa annetaan vuosittain, onko asetettu palvelun saatavuus tavoitteita, jne.)**

Neuvontapalvelut hoidetaan keskitetysti AKEsta. Puhelimitse 6000-12000 puhelua/vuosi. Yrityksillä myös omia yrityksen sisäisiä neuvontapalveluja. Loppu-asiakkaiden neuvonta kuuluu yrityksille.

- **Valvontaan ja neuvontaan käytettävät henkilöresurssit**

15 hlöä AKEssa. Yritysten resursseja ei tiedossa.

- **Miten reagoidaan puutteisiin (sanktiot, toimiluvan peruuttamiset, rahalliset sanktiot, yksittäisen katsastajan "hylyttäminen", sanktioiden määrät vuosittain, sakot, jne.)**

Kaikki sanktiot kohdistuvat yritykseen.

1. Huomautus
2. Varoitus,
3. Toimiluvan peruutus.

Ei ole käytössä rahallisia sanktioita, eikä yksittäisen katsastajan "hylyttäminenmenettelyä".

Vuonna 2003 oli varoituksia ja huomautuksia yhteensä 26 kpl.

- **Valvontaa hoitavan tahon näkemys tämän hetken suurimmista ongelmista katsastuksen laadussa**

Laadun epätasaisuus, Kilpailutilanteen aiheuttama paine "asiakasmyönteiseen katsastukseen". (myös alueellisia eroja).

5.5 Katsastuksen vaikuttavuus

- **Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan katsastusten laatua kokonaisuutena, Minkälaisia tavoitteita on asetettu.**

Seuraavat mittarit:

1. 80% asemista poikkeaa enintään -3-+7% koko maan hylkäysprosentin keskiarvosta
2. Testiautojen osalta 60% asemista löytää 2 ennakolta tehtyä vikaa autoista
3. Teknisesti viallisten autojen osuus kuolemaan johtaneista onnettomuuksista max 25 % (tähän sisältyvät kaikki osalliset autot ja kaikki niissä olleet viat, vaikka niillä ei olisi suoranaista vaikutusta onnettomuuteen).

- **Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan yksittäisten katsastusasemien laatua**

Mieskohtainen ero yksittäisen aseman vioissa vikakohteittain. Asemien vertailu myös koko maan suhteen. = vikatilastojen hyödyntäminen. Lisäksi tilastoidaan tarkastuskäynneillä havaittujen puutteiden määrää sekä annettuja sanktioita.

- **Olemassa olevien mittareiden toteumia viime vuosilta**

Vaikuttavuustavoitteet – katsastus:

1. Katsastustoimipaikkojen hylkäysprosenttien erot

Mittari kuvaa niiden asemien määrää suhteessa toimipaikkojen kokonaismäärään, joiden koko vuoden hylkäysprosentti ei poikkea maan keskiarvosta enempää kuin -3 tai +7 prosenttiyksikköä. Suhteellisessa vertailussa toimipaikkojen kokonaismääränä käytetään kyseessä olevan vuoden toimipaikkojen määrän keskiarvoa. Tavoite on vaihdellut 75 – 90 %n välillä.

Vertailukelpoiset toteumat 2000 – 2003 (Suhteellisessa vertailussa käytetty toimipaikkojen kokonaismäärän keskiarvoa).

Vuosi	toteuma	tavoite
2000	67 %	90 %
2001	67,2 %	80 %
2002	76,1 %	80 %
2003	76,5 %	75 %

2. Testiautoissa olevien vikojen löytyminen määräaikaikatsastuksissa

Mittarilla kuvataan niiden testiin osallistuneiden katsastustoimipaikkojen suhteellista osuutta, jotka havaitsevat testiautolle suoritettussa määräaikaikatsastuksessa vähintään kaksi ennakkoon tehtyä oleellista vikaa. Mittari oli vuonna 2003 ensimmäisen kerran kuvatus muotoisena.

Vuosi	toteuma	tavoite
2003	81,6 %	50 %

Testiauto toimintaa on ollut vuodesta 1995 alkaen. Tarkasteltavien asemien määrä on vaihdellut 10 – 80 välillä. Vuodesta 2001 alkaen jokainen testi on kattanut 80 toimipaikkaa.

Vuosi	keskiarvo %
1995	45,5
1997	46,4
1/1998	67,7
2/1998	48,7
1/1999	50,5
2/1999	46,0
1/2000	34,0
2/2000	37,6
1/2001	37,6
1/2002	35,0
2/2002	55,0
1/2003	58,0
2/2003	74,0

3/2003	79,0
--------	------

- **Tutkitaanko teknisesti viallisten ajoneuvojen osuutta liikenneonnettomuuksissa. Jos tutkitaan, niin miten hyödynnetään katsastuksessa. Arvio tai tutkittu tieto teknisten vikojen osuudesta onnettomuuksien aiheuttajina.**

Onnettomuustutkintalautakunnan jäsenet lähettävät tiedon AKEen mikäli ajoneuvossa on ollut liikenneonnettomuuteen olennaisesti vaikuttanut vika.

Teknisesti viallisten ajoneuvojen osuus liikenneonnettomuuksissa

Kuvaa kuolemaan tai henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa onnettomuuden aiheuttaneiden ajoneuvojen määrän suhdetta lautakuntien tarkastamien ko. ajoneuvojen kokonaismäärään. Mittarissa huomioidaan onnettomuuden aiheuttaneet ajoneuvot, joissa on vähintään yksi tekninen vika.

*Vertailukelpoiset toteumat (renkaat mukana):
Arvot saadaan vuoden "viiveellä"*

Vuosi	toteuma	tavoite
1998	16 %	
1999	17 %	
2000	24 %	
2001	19 %	alle 25 %
2002	19 %	alle 25 %

- **Arvioita tai tutkittua tietoa katsastuksessa havaitsematta jäävien vikojen määrästä.**

Testiautotulosten perusteella on havaitsematta jääneiden vikojen osuudeksi arvioitu 30-40%.

- **Onko liikenteen valvonnan kanssa yhteistyötä. Jos on, niin miten hyödynnetään katsastuksessa**

Kyllä, Poliisi lähettää AKEen tiedon, mikäli he havaitsevat viallisen auton liikuvan tien päällä.

- **Vikatilastot (kerätäänkö keskitetysti koko maan osalta, toteumat viime vuosilta, jne.)**

Kyllä. Tiedot löytyvät AKE:n kotisivuilta. AKE/katsastus- ja ajoneuvotekniikka/määräaikaiskatsastus/ hylkäysprosentit.

Määräaikaiskatsastuksen hylkäysprosentit vuosina 2002-1-6/2005 (kaikki ajoneuvoluokat)	Liikennetietojärjestelmästä saadut kumulatiiviset kaikkien ajoneuvoluokkien hylkäysprosentit ja katsastettavien ajoneuvojen keski-ikä tarkasteluajankohtana katsastustoimipaikoittain.							
Katsastustoimipaikka	Hylkäys-prosentti 2002	Keski-ikä 2002	Hylkäys prosentti 2003	Keski-ikä 2003	Hylkäys prosentti 2004	Keski-ikä 2004	Hylkäys prosentti 1-6 2005	Keski-ikä 1-6 2005
AB AUTOINSPECT NÄRPES OY	26	11,8	25,8	11,8	25,2	11,9	25,4	11,8
AJONEUVOKATSASTUS P & A YLÖNEN	22,9	11,8	25,2	11,8	23,9	11,8	24,4	11,4
ALAJÄRVI A-KATSASTUS	27	11,8	28,8	11,8	24,8	11,7	24,7	11,4
ALAVUS A-KATSASTUS	24,3	12,2	26,4	12,3	27,6	12,2	27,4	12
ALEKSI KIVEN KATU A-KATSASTUS	33,3	10,3	29,5	10,1	29,3	9,9	27,5	9,6
ANJALANKOSKI A-KATSASTUS	27,8	11,7	32,4	11,8	30,5	11,6	33,2	11,4
AUTOKATSASTUS 2000 OY	28,4	11,9	27	11,7	28	11,6	29,5	11,2
AUTOKATSASTUS OY KIIMINKI	0	0	0	0	28,4	11,4	30,9	11,6
AUTOKATSASTUS OY ROVANIEMI	29,9	11,7	30,5	12	28,8	11,8	29,7	11,6
AUTOKATSASTUS VIISKAKS OY	24,5	11,7	25,2	11,2	26,4	11,2	29	11
AUTOLAAKSON KATSASTUS-CENTER OY	0	0	0	0	27,8	10,3	29,3	10,3
AUTOHOHTORI PORI A-KATSASTUS	23,9	11,2	26	11,2	25,9	11,2	26,4	11,1
AUTOHOHTORI ROVANIEMI A-KATS.	28,6	12,1	30	12	29	12	28,7	11,7
ENOLA A-KATSASTUS	28,2	11,9	27,2	11,8	27,6	11,9	29,2	11,4
ESPOO A-KATSASTUS	22,7	8,9	22,9	8,7	20,7	8,6	21,6	8,2
ESPOO HERTTONIEMEN AUTOKATSASTUS OY	28,4	10,1	26,6	9,6	27,7	9,8	26,5	9,3
ETELÄ-SAVON KATSASTUS OY	31,2	12,5	30,5	12,6	28,7	12,6	30,6	12,4
ETELÄ-SAVON KATSASTUS OY/KESKI-SAVON KAT	0	0	0	0	28,6	12,1	27,8	11,6
ETELÄ-SAVON KATSASTUS OY/MÄNTYHARJU	28,5	12,7	29,1	12,9	26,9	12,9	27,7	12,6
ETELÄ-SAVON KATSASTUS OY/SORSASALON KATS	30,9	12,1	33,3	12	28,8	11,7	30,5	11,5
ETELÄ-SUOMEN AUTOK. OY K1-KATS.	24	8,4	25,5	8,6	25,9	8,7	25,3	8,3
ETELÄ-SUOMEN KATSASTUSPALVELU OY	0	0	40,8	11,6	35	11	31,1	10,7
FIIRA A-KATSASTUS	26,5	11,4	29,1	11,4	26,8	11,3	28,1	11

- **Minkälaisia katsastaja ja toimipaikkakohtaisia eroja vikatilastoissa ja hylkäysprosentteissa on ja onko asetettu tavoitteita näiden suhteen.**

Katso edellisen vastauksen tilastoja.

Suomessa ei ole tarkkaan määriteltyjä tavoitteita k.o vikatilastojen suhteen. Tällä tarkoitetaan, että yksittäisten vikakohteiden suhteen ei ole tavoitteita. Sen sijaan kokonais% pitäisi olla suhteessa valtakunnan keskiarvoon (-3...+7).

5.6 Katsastajien koulutus

- **Peruskoulutusvaatimukset tai tyypillinen peruskoulutus ja työkokemusvaatimus tai tyypillinen työkokemus (koulutuksen kesto, kuvaus työkokemusvaatimuksista, jne.)**

Pätevyyden osoituksena katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytetään peruskoulutuksena vähintään teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon suorittamista. Lisäkoulutuksena edellytetään toimiluvan laajuutta vastaavaa vuosikatsastuskoulutusta (*katsastajantutkinto*) ja erikoiskoulutusta sekä niihin liittyvää käytännön kokemusta ja ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitettua, määrääjoin toistuvaa täydennyskoulutusta.

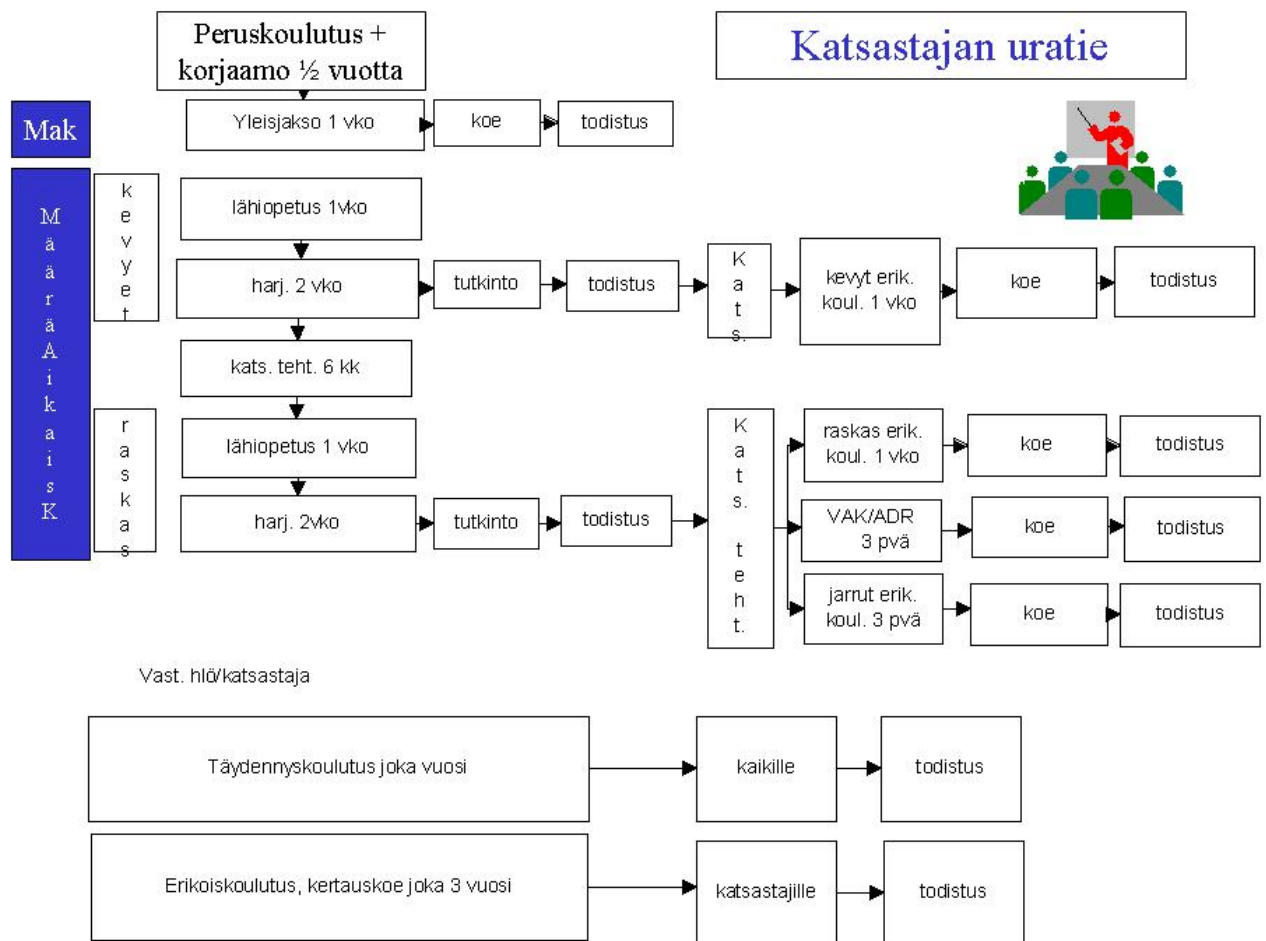
- **Katsastukseen liittyvä erikoiskoulutus (onko keskitetty vai hoitavatko yritykset itsenäisesti, koulutuksen kesto ja kuvaus koulutuksen sisällöstä, jne.)**

[ei vastausta]

- **Kuvaus katsastajina toimivien täydennyskoulutuksesta**

[ei vastausta]

- **Onko missään vaiheessa tutkintoja. Jos on, niin kuvaus tutkinnoista.**



Kirjallinen ja käytännön koe AKEn järjestämä.

6 Saksa

6.1 Yleistä

- **Tiedot rekisterissä olevien ajoneuvojen lukumääristä ajoneuvoluokittain**

M1	45 375 500
N1	1 886 300
N2/N3	675 800
M2/M3	85 500
L3/L4	3 827 900
Yhteensä	54 519 650

- **Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vuodessa (viimeisin tieto + kehitys viime vuosilta)**

Vuosi	Kuolleet	Loukkaantuneet
2004	5 842	440 100
2003	6 613	462 100
2002	6 842	476 400
2001	6 977	501 750
2000	7 503	511 580
1999		
1998		

- **Henkilöautojen keski-ikä**

8.6 vuotta

6.2 Katsastustoiminta

- **Kuvaus katsastusorganisaatiosta (itsenäisiä yrityksiä vai yhteiskunnallisesti hoidettu)**

Meillä on itsenäisiä yrityksiä, jotka saavat avustusta valtiolta.

- **Milloin pakollinen katsastustoiminta aloitettiin, miten toiminta on kehittynyt nykymuotoiseksi = kuvaus historiasta**

[ei vastausta]

- **Kuvaus tiedossa olevista tulevista muutoksista järjestelmään**

Aloitamme sähköisesti ohjattavien järjestelmien testaamisen (asennettujen järjestelmien yksinkertainen tarkastus).

- **Mitä ajoneuvoluokkia määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee**

Henkilöautoja ja rekka-autoja ("HGV"), kts alla katsastettavat luokat.

- **Vuosittainen katsastusten kokonaismäärä ajoneuvoluokittain**

(Cita yleinen kyselylomake 2004 s. 53)

Henkilöautot	9 424 320
Rekka-autot (< 3 500 kg)	1 205 531

Rekka-autot (> 3 500 kg)	Sisältyvät ym. Lukuun
Matkustaja-autot (< 8 matkustajaa)	213 099
Matkustaja-autot (> 8 matkustajaa)	Sisältyvät ym. lukuun
Perävaunut (< 3 500 kg)	291 676
Perävaunut (> 3 500 kg)	Sisältyvät ym. lukuun
Traktorit	79 174
Moottoripyörät	221 611
Asuntovaunut	-
Muut	10 241

- ***Katsastamattomien määrä (arvio, minkälainen rangaistus seuraa jos ajaa katsastamattomalla autolla ja jää kiinni, onko valvontaa helpottavia keinoja olemassa)***

Kaikkien ajoneuvojen takaosan rekisterikilvessä on tarra, josta käy ilmi seuraavan katsastuksen päivämäärä. Näin pysäköidyn auton katsastamattomuus voidaan tarkastaa vaikkei kuljettaja olisikaan paikalla.

- ***Keskimääräinen henkilöauton katsastukseen käytettävä aika (ei odotus- eikä toimistossa asiointiaikoja)***

Katsastus kestää keskimäärin 20-30 minuuttia.

- ***Keskimääräinen henkilöauton katsastuksen asiakashinta (pakokaasumittauksineen)***

Katsastus: Noin 40 euroa.

Pakokaasumittaus: noin 35 euroa.

- ***Katsastustoimipaikkojen kokonaismäärä (kokonaismäärä, pelkkää kevyttä katsastavien asemien määrä, pelkkää raskasta katsastavien asemien määrä)***

Noin 570 kokoaikaista/200 osa-aikaista.

- ***Katsastusta harjoittavien yritysten määrä***

Noin 10 yritystä, joissa on noin 18 000 asiantuntijaa.

- ***Kuvaus toimilupajärjestelmästä tai vastaavasta menettelystä (kuka myöntää, onko tarveharkintaa tai alueellisia rajoituksia, riippumattomuus korjaamotoiminnasta, hinta, voimassaoloaika, vastuuhenkilövaatimus jne.)***

Asiantuntijoilla on ylemmän tason koulutus katsastusvaatimuksista ja he suorittavat liikenneministeriön kokeen (kirjallinen, suullinen sekä linja-auton kuljettaminen). He saavat avustusta yhdeltä Saksan osavaltiolta. Saksan liikennelaki määrittelee katsastusten hinnalle hintahaarukan ja jokaisella yrityksellä on kiinteät hinnat jokaisessa osavaltiossa.

- **Katsastuksista vastuullinen viranomainen, kuvaus viranomaiselle kuuluvista katsastukseen liittyvistä tehtävistä**

[ei vastausta]

- **Valvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus**

Valvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus, laaduntarkkailu.

- **Tarkastetaanko katsastuksessa muitakin kuin direktiivissä 96/96 mainitut kohteet**

Ei.

- **Kuvaus kansallisesta lainsäädännöstä, jolla määrätään katsastukseen liittyvistä asioista.**

Saksan liikennelaki sisältää osan ajoneuvoja koskevista säännöksistä (StVZO).

- **Kuvaus katsastukseen liittyvistä arvosteluperusteista ja ohjeista (kuka laatinut, onko kaikilla yhtenäiset, ovatko vapaasti saatavissa esim. netissä, sallitaanko arvosteluperusteissa katsastajakohtaista harkintavaltaa, jne.)**

Liikenneministeriö on luonnostellut listan erilaisista vioista ja siitä, miten niitä tulee arvioida. Se on saatavissa painettuna versiona, kuten laki määrää.

- **Onko käytössä korjauskehotusmenettely ja jos on niin kuka valvoo noudattamista (vaihtoehtona, että aina vaaditaan jälkitarkastus)**

Meillä on käytössä keskitetty asiakaspalvelunumero, jonne kaikki asiakastiedot kerätään. Laatu päällikkö analysoi ko. tiedot.

- **Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus ja sen hajonta**

17%

6.3 Katsastusasemien laitteet ja varusteet

- **Luettelo vaadittavista laitteista ja tiloille asetetut vaatimukset (kuka asettaa vaatimukset, miten järjestetty käyttöönottohyväksyntä)**

Jarrutestauslaite, hydraulinen nosturi tai kuilu, valojen testauslaite, pakokaasupäästöjen mittauslaite, melumittauslaite.

- **Yleiskuvaus käytössä olevista laatu järjestelmistä**

ISO 9001-2000, vapaaehtoinen.

- **Miten aseman ja yksittäisten katsastajien laatua arvioidaan (vikatilastojen perusteella, katsastamalla sama auto usean katsastajan toimesta, testiautot jne.)**

Meillä on käytössämme jokaisen asiantuntijan vikatilastot, joita verrataan aseman tilastoihin. Käytämme laatu piirejä, joissa ajoneuvon katsastaa useampi asiantuntija ja joissa asiantuntijat keskusteleval tuloksistaan. Käytämme salaisia testejä, joissa samaa testiautoa käytetään eri asemilla.

6.4 Katsastuksen valvonta ja neuvonta

- ***Kuka hoitaa valvonta- ja neuvonta-asiat (yritykset itse, viranomainen, tms.)***

Yritykset itse.

- ***Kuvaus valvontajärjestelmästä (toimipaikoilla tapahtuva valvonta, tilastojen valvonta, paljonko asemia tarkastetaan vuosittain, kauanko yhden aseman tarkastamiseen menee keskimäärin aikaa, tehdäänkö esivalmisteluja, onko käytössä testiautoja, jne.)***

Asemat tarkastetaan joka kolmas vuosi laatu järjestelmän sääntöjen mukaisesti.

Toimipaikkoja valvotaan seuraavasti:

- Vikatilastojen analysointi
- Asiakaspalautteen seuranta
- Välineiden tarkistaminen – kalibrointi tai testaus – huolto
- Aseman siisteys

- ***Kuvaus neuvontapalveluista (onko keskitetty, paljonko neuvontaa annetaan vuosittain, onko asetettu palvelun saatavuus tavoitteita, jne.)***

Noin 5 % ajastamme kuluu asiakkaiden neuvontaan.

- ***Valvontaan ja neuvontaan käytettävät henkilöresurssit***

Noin 1 % TÜV SÜD Auto Servicen asiantuntijoista tekee sisäisiä laatu testejä.

- ***Miten reagoidaan puutteisiin (sanktiot, toimiluvan peruuttamiset, rahalliset sanktiot, yksittäisen katsastajan ”hylyttäminen”, sanktioiden määrät vuosittain, sakot, jne.)***

Sanktioista vastaa liikenneministeriö (yritystä tai asiantuntijaa vastaan) tai yritys (asiantuntijaa vastaan).

- ***Valvontaa hoitavan tahon näkemys tämän hetken suurimmista ongelmista katsastuksen laadussa***

Katsastusyritys on vastuussa valvonnasta.

6.5 Katsastuksen vaikuttavuus

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan katsastusten laatua kokonaisuutena, Minkälaisia tavoitteita on asetettu.***

Hylkäysprosentti on yli 15. Laatu tavoite oli yli kahden vian havaitseminen katsastuksen aikana. Asiantuntijoistamme 98 % täytti vaatimukset.

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan yksittäisten katsastusasemien laatua***

Yksittäisten katsastusasemien laatua ei arvioida.

- ***Olemassa olevien mittareiden toteumia viime vuosilta***

Ks. yllä oleva vastaus.

- ***Tutkitaanko teknisesti viallisten ajoneuvojen osuutta liikenneonnettomuuksissa. Jos tutkitaan, niin miten hyödynnetään katsastuksessa. Arvio tai tutkittu tieto teknisten vikojen osuudesta onnettomuuksien aiheuttajina.***

Teknisiä vikojen osuutta liikenneonnettomuuksissa ei arvioida. Aikaisemmat tutkimukset kertovat, että ajoneuvojen tekniset viat aiheuttavat noin 2-3 % liikenneonnettomuuksista.

- ***Arvioita tai tutkittua tietoa katsastuksessa havaitsematta jäävien vikojen määristä.***

Meillä ei ole tarkkoja tietoja, mutta arvioimme katsastuksessa havaitsematta jäävien vikojen olevan alle 1 % katsastuksessa havaittujen vikojen määristä.

- ***Onko liikenteen valvonnan kanssa yhteistyötä. Jos on, niin miten hyödynnetään katsastuksessa***

Ei ole.

- ***Vikatilastot (kerätäänkö keskitetysti koko maan osalta, toteumat viime vuosilta, jne.)***

Teemme tarkat vertailut yrityksemme sisällä. Kaikki TÜV -yritykset Saksassa syöttävät henkilöautojen katsastusten tulokset keskitettyyn tietokantaan. Osa näistä tiedoista julkaistaan vuosittain TÜV-autoraportissa. Kaikki yritykset lähettävät joitain tietoja Saksan liittotasavallan liikennerekisteriin (KBA).

- ***Minkälaisia katsastaja ja toimipaikkakohtaisia eroja vikatilastoissa ja hylkäysprosentissa on ja onko asetettu tavoitteita näiden suhteen.***

Tavoitteemme on, että jokaisen asiantuntijamme hylkäysprosentti olisi 15-20. Tämä on vuositason laatutavoite.

6.6 Katsastajien koulutus

- ***Peruskoulutusvaatimukset tai tyypillinen peruskoulutus ja työkokemusvaatimus tai tyypillinen työkokemus (koulutuksen kesto, kuvaus työkokemusvaatimuksista, jne.)***

- vähintään 24-vuotias
- fyysisesti ja psyykkisesti kyvykäs
- kaikkien ajoneuvoluokkien ajokortti
- vähintään 1,5 vuoden työkokemus
- koneinsinöörin opinnot tai tutkinto elektroniikassa
- alustava koulutus
- läpäisty katsastajan koe

- ***Katsastukseen liittyvä erikoiskoulutus (onko keskitetty vai hoitavatko yritykset itsenäisesti, koulutuksen kesto ja kuvaus koulutuksen sisällöstä, jne.)***

[ei vastausta]

- **Kuvaus katsastajina toimivien täydennyskoulutuksesta**

[ei vastausta]

- **Onko missään vaiheessa tutkintoja. Jos on, niin kuvaus tutkinnoista.**

Jokaisen katsastajan tulee osallistua viitenä päivänä vuodessa jatkokoulutukseen liittyen ajoneuvojen testaamiseen, ajoneuvojen tekniikkaan tai kokemusten vaihtoon.

7 Hollanti

7.1 Yleistä

- **Tiedot rekisterissä olevien ajoneuvojen lukumääristä ajoneuvoluokittain**

M1:	13.483.275
L3/4/5:	755.488
N1:	1.696.631
N2/N3:M2/M3:	427.355
O2:	1.064.630
O3/4:	299.181

- **Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vuodessa (viimeisin tieto + kehitys viime vuosilta)**

Vuosi	Kuolleet	Loukkaantuneet
2004	881	9486
2003	1088	10596
2002	1066	11018
2001	1083	11829
2000	1066	11507
1999	1186	12388
1998	1149	11733

- **Henkilöautojen keski-ikä**

8 vuotta (2005).

7.2 Katsastustoiminta

- **Kuvaus katsastusorganisaatiosta (itsenäisiä yrityksiä vai yhteiskunnallisesti hoidettu)**

RDW (ajoneuvojen hyväksyntä ja informaatio) valvoo hollantilaiseen ajoneuvokantaan liittyviä turvallisuus- ja ympäristöasioita, joihin kuuluvat mm. uusien ajoneuvotyyppien tarkastaminen sen osalta, että ne vastaavat hollantilaista ja

eurooppalaista lainsäädäntöä ja säännöstöjä. RDW varmistaa, että ajoneuvot vastaavat koko käyttöikänsä ajan turvallisuus- ja ympäristöstandardeja.

Valvonnan lisäksi RDW rekisteröi ajoneuvoihin, niiden omistajiin/haltijoihin ja myönnettyihin dokumentteihin liittyvät tiedot. Sen tehtäviin kuuluu myös tietojen antaminen viranomaisille, kuten poliisille ja tuomioistuimille. Yksi RDW:n tärkeimmistä toiminta-alueista on luoda perusta petosten ja muiden rikosten estämiseksi ja torjumiseksi. Kun erillinen RDW syntyi vuoden 1996 puolivälissä, nimi 'RijksDienst voor het Wegverkeer' (tieliikenneministeriö) muutettiin nimeksi 'RDW, Centrum voor voertuigtechniek en informatie' (ajoneuvoteknologian ja -informaation keskus). Nimeksi on hiljattain muutettu RDW Vehicle Approval and Information (ajoneuvojen hyväksyntä ja informaatio). RDW toimii liikenne- ja kunnallisten palveluiden ministeriön alaisuudessa (PTIR 2004, s. 5).

Hollanti on tarkoituksella ottanut yksityisiä yrityksiä mukaan toteuttamaan pakollisia vuosittaisia määräaikaikatsastuksia. RDW:n tulee myöntää näille yrityksille lupa (PTIR 2004, s. 1).

- ***Milloin pakollinen katsastustoiminta aloitettiin, miten toiminta on kehittynyt nykymuotoiseksi = kuvaus historiasta***

Pakollinen katsastustoiminta aloitettiin vuonna 1983 ajoneuvoille joiden massa ylitti 3500 kg. Vuonna 1985 aloitettiin katsastustoiminta ajoneuvoille joiden massa on alle 3500 kg. Toiminta perustui tuolloin kansalliseen lainsäädäntöön. Tällä hetkellä se perustuu direktiiviin 96/96 eikä niinkään kansalliseen lainsäädäntöön. Vuonna 1994 tapahtui suuri muutos, kun kansallinen lainsäädäntö muuttui vastaamaan eurooppalaisia säädöksiä.

- ***Kuvaus tiedossa olevista tulevista muutoksista järjestelmään***

Lainsäädäntöön on tulossa joitakin merkittäviä muutoksia tulevana vuosina. Yksi tällaisista koskee tapaa, jolla tarkistamme raskaiden ajoneuvojen tullaukset.

Itse järjestelmään ei ole tulossa suuria muutoksia.

- ***Mitä ajoneuvoluokkia määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee***

Määräaikaikatsastukseen vuoden kuluttua käyttöönotosta:

- moottoriajoneuvot, joissa on vähintään neljä rengasta ja yli 3 500 kilon maksimipaino
- perävainut, joiden maksimipaino on yli 3 500 kiloa
- moottoriajoneuvot, joissa on vähintään neljä rengasta ja alle 3 500 kilon maksimipaino ja joita käytetään takseina tai ambulansseina

Määräaikaikatsastukseen kolmen vuoden kuluttua käyttöönotosta:

- moottoriajoneuvot, joiden maksimipaino on alle 3 500 kiloa. Poikkeuksena kolmipyöräiset moottoriajoneuvot, joiden maksimipaino on alle 400 kiloa (PTIR, s. 6).

- Vuosittainen katsastusten kokonaismäärä ajoneuvoluokittain**

1 Henkilöautot	- 6 639 270 (1/2/3/4/5)
2 Tavara-ajoneuvot (< 3 500 kg)	-
3 Tavara-ajoneuvot (> 3 500 kg)	-
4 Matkustaja-ajoneuvot (< 8 matk.)	-
Matkustaja-ajoneuvot (> 8 matk.)	- 11 002 (mahdollista vain RDW:ssä)
Perävaunut (< 3 500 kg)	- 0
5 Perävaunut (> 3 00 kg)	-
Traktorit	- 0
Moottoripyörät	- 0
Asuntovaunut	Vain yli 3 500 kg
ADR	- 11 276

Ks. myös RDW:n vuosikertomus (www.rdw.nl).

- Katsastamattomien määrä (arvio, minkälainen rangaistus seuraa jos ajaa katsastamattomalla autolla ja jää kiinni, onko valvontaa helpottavia keinoja olemassa)**

Rangaistus puuttuvasta, vahvistetusta määräaikaikatsastuksesta on 75 euroa. Mikäli määräaikaikatsastusraporttia ei voida lukea, mahdollinen sakko tästä on 25 euroa. Mikäli autoilija ei poliisin pysäyttäessä voi näyttää poliisille katsastusraporttia, tästä saattaa seurata 25 euron sakko. Tällä hetkellä toteutamme määräaikaikatsastukset ja tieliikenneverot sekä vakuutukset ja viemme tiedot suoraan ajoneuvotietokantaamme.

- Keskimääräinen henkilöauton katsastukseen käytettävä aika (ei odotus-eikä toimistossa asiointiaikoja)**

Katsastus kestää keskimäärin 45 minuuttia (Cita yleinen kyselylomake, s. 24).

- Keskimääräinen henkilöauton katsastuksen asiakashinta (pakokaasumittauksineen)**

Noin 30 euroa, hinta ei ole valvottu.

- **Katsastustoimipaikkojen kokonaismäärä (kokonaismäärä, pelkkää kevyttä katsastavien asemien määrää, pelkkää raskasta katsastavien asemien määrää)**

17 kokoaikaista ja 4 osa-aikaista RDW (Cita yleinen kyselylomake 2004, s. 15).

- **Katsastusta harjoittavien yritysten määrä**

Noin 9 051 (RDW:n vuosikertomus 2004)

- **Kuvaus toimilupajärjestelmästä tai vastaavasta menettelystä (kuka myöntää, onko tarveharkintaa tai alueellisia rajoituksia, riippumattomuus korjaamotoiminnasta, hinta, voimassaoloaika, vastuuhenkilövaatimus jne.)**

[ei vastausta]

- **Katsastuksista vastuullinen viranomainen, kuvaus viranomaiselle kuuluvista katsastukseen liittyvistä tehtävistä**

Algemene Periodieke Keuring (APK eli suomeksi yleinen määräaikaikatsastus) (PTIR 2004, s. 1)

- **Valvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus**

RDW (viranomainen) vastaa ajoneuvojen katsastuksista ja uudelleen katsastuksista. Tehtävän kuvaus löytyy Hollannin ajoneuvotoimilupalaista.

- **Tarkastetaanko katsastuksessa muitakin kuin direktiivissä 96/96 mainitut kohteet**

Kyllä. Kriteerit löytyvät Internetistä osoitteesta www.overheid.nl (voertuigreglement; H5).

- **Kuvaus kansallisesta lainsäädännöstä, jolla määrätään katsastukseen liittyvistä asioista.**

Ks. vastaus yllä.

- **Kuvaus katsastukseen liittyvistä arvosteluperusteista ja ohjeista (kuka laatinut, onko kaikilla yhtenäiset, ovatko vapaasti saatavissa esim. netissä, sallitaanko arvosteluperusteissa katsastajakohtaista harkintavaltaa, jne.)**

Arvosteluperusteet ja ohjeet löytyvät Internetistä osoitteesta www.overheid.nl (voertuigreglement H5). Katsastusmiehille on olemassa kirja tai CD-ROM.

- **Onko käytössä korjauskehotusmenettely ja jos on niin kuka valvoo noudattamista (vaihtoehtona, että aina vaaditaan jälkitarkastus)**

Kyllä on. Sen noudattamista valvoo RDW.

- **Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus ja sen hajonta**

Tässä vaiheessa on selvitettävä prosenttiosuuksia. RDW pitää hylkäysprosentin 8%:ssa. Tämä luku on alhainen, sillä katsastusasemat tekevät myös korjauksia ennen kuin hyväksyvät ajoneuvon.

Jos valitsemme katsastusaseman, joka tekee vain katsastuksia, eikä lainkaan korjauksia nousee hylkäysprosentti 20%:iin ensimmäisellä katsastus kerralla.

Seuraavassa on lista kymmenestä vikakohteesta, jotka aiheuttivat hylkäyksiä.

Listassa on kymmenen vikakohdetta sekä kevyen(<3500kg), että raskaan(>3500kg) kaluston puolelta.

Kevytkalusto :

▪ Viallinen jousi	8%
▪ Ohjausvivuston suojakumi	4.5%
▪ Jarruputki	4.3%
▪ Käsijarruvaijeri	3.3%
▪ Renkaat (kulutuspintaa alle 1,6mm)	2.9%
▪ Renkaat vahingoittuneet	2.7%
▪ Hiilimonoksidi päästöt	2.7%
▪ Jarru tasapaino, Vasen / Oikea	2.7%
▪ Valot	2.6%
▪ Suojakumi, (Fussee joint)	2.9%

Raskaskalusto:

▪ Rekisteridokumentti ei vastaa tietokannan tietoja Huomio: ajoneuvo vaihtuu usein ilman raportointia RDW:lle	16%
▪ Perävaunun hidastuvuus	4.3%
▪ Renkaat vaurioituneet	3.2%
▪ Ilmanpaine jarrujärjestelmän pää- ja syöttö linjassa	3.2%
▪ Hyötyajoneuvon hidastuvuus	2.8%
▪ Jarru tasapaino, Vasen / Oikea	2.4%
▪ Valojen määrä, mikä sallittu	2.0%
▪ Vaurioitunut alusta	1.6%
▪ Vaurioitunut jarruletku	1.6%
▪ Jarru tasapaino enemmän kuin 50%	1.6%

7.3 Katsastusasemien laitteet ja varusteet

- ***Luettelo vaadittavista laitteista ja tiloille asetetut vaatimukset (kuka asettaa vaatimukset, miten järjestetty käyttöönottohyväksyntä)***

RDW määrittelee listan tarvittavista laitteista. Listan hyväksyy liikenneministeriö. Vaatimusten noudattaminen varmistetaan tarkastamalla toimitilat joka toinen vuosi.

Ensimmäisessä hakemuksessa tulee listata seuraavat asiat:

- Määräaikaikatsastajan pätevyystodistus

- Kauppakamarin tiivistelmä
- Piirros toimitiloista (riittävästi tilaa)
- Toimitiloista tulisi olla kartta ja ohjeet, miten tiloista poistutaan hätätilanteessa
- Paloturvallisuusvaatimukset on oltava

Määräaikauskatsastusasemalla on oltava seuraavat laitteet:

- RDW:n kyltti, jotta asiakkaat tietävät kyseisellä yrityksellä olevan oikeus tehdä määräaikauskatsastuksia (RDW toimittaa)
- Määräaikauskatsastuskirja tai CD-ROM (sis. lainsäädännön)
- Yleisimmät autohuoltamon käsityökalut
- Pakokaasupäästöjen mittausvälineet diesel-moottoreille (hyväksyntätodistus)
- Kierroslukumittari (hyväksyntätodistus)
- Pakokaasujen poistojärjestelmä
- Pakokaasupäästöjen mittausvälineet bensiini- ja kaasumoottoreille (hyväksyntätodistus)
- Painemittari (hyväksyntätodistus)
- Padel voimamittari (hyväksyntätodistus)
- Paloturvallinen ja lukittava kaappi (tarvitaan katsastusraportteja varten)
- Tapaamisten viestintäjärjestelmä (tulee olla tietokone)
- Lämmitin (korjaamon puolelle)
- Ajolamppujen testauslaite
- Vaakasuora lattia (tarvitaan ajolamppujen kohdistuksen tarkastamiseen)
- Jarrujen testauslaite
- Ajoneuvotunkki (nosturi)
- Tarkastuslamppu
- 5/12/20 metrin jousimitta ajoneuvoluokan mukaan (< 3,500 >)
- Kuilu tai nostolaitteet. Katsastuksen aikana kaikkien renkaiden tulee olla tuettuina (kuilun tulee olla vähintään 1,2 metriä syvä ja nostolaitteilla tulee pystyä nostamaan ajoneuvoa vähintään 1,4 metriä)
- Merkintämittauslaite/työntötulkki
- Sorkkarauta/kanki
- Rengaspumppu
- Rengasprofiilin mittauslaite
- KytKentöjen mittauslaitteet
- Teräsviivain, 90 cm
- Puhelin

• ***Yleiskuvaus käytössä olevista laatu järjestelmistä***

[ei vastausta]

- **Miten aseman ja yksittäisten katsastajien laatua arvioidaan (vikatilastojen perusteella, katsastamalla sama auto usean katsastajan toimesta, testiautot jne.)**

Määräaikaikatsastuksilla on ISO-sertifikaatti. RDW valvoo satunnaisesti määräaikaikatsastusten laatua. RDW:n tulisi uudelleen katsastaa lakisääteisesti vähintään 3 % kaikista katsastetuista ajoneuvoista vuosittain.

7.4 Katsastuksen valvonta ja neuvonta

- **Kuka hoitaa valvonta- ja neuvonta-asiat (yritykset itse, viranomainen, tms.)**

RDW vastaa valvontakäynneistä ja uudelleen katsastuksista. Me valvomme katsastusasemia tietokoneohjelmalla, jonka avulla päätetään, mikä asema tai katsastusmies pitää tarkastaa uudelleen (ohjelma perustuu katsastusaseman aikaisempien uudelleen tarkastusten tilastoihin).

- **Kuvaus valvontajärjestelmästä (toimipaikoilla tapahtuva valvonta, tilastojen valvonta, paljonko asemia tarkastetaan vuosittain, kauanko yhden aseman tarkastamiseen menee keskimäärin aikaa, tehdäänkö esivalmisteluja, onko käytössä testiautoja, jne.)**

RDW valvoo määräaikaikatsastusten laatua satunnaisesti. RDW:n tulisi uudelleen katsastaa lakisääteisesti vähintään 3 % kaikista katsastetuista ajoneuvoista vuosittain (PTIR 2004, s. 4)

- **Kuvaus neuvontapalveluista (onko keskitetty, paljonko neuvontaa annetaan vuosittain, onko asetettu palvelun saatavuus tavoitteita, jne.)**

RDW hoitaa neuvontapalvelut keskitetysti. Vuonna 2004 RDW vastaanotti 739 567 yleistä informaatiota koskevaa puhelua. Automyyjät soittivat 127 797 yleistä informaatiota koskevaa puhelua. Poliisi soitti 13 706 puhelua RDW:lle (poliisilla on myös verkkoyhteys tietokantaamme). Myös sähköinen neuvonta on mahdollista. RDW käsitteli 34 125 sähköpostiviestiä.

- **Valvontaan ja neuvontaan käytettävät henkilöresurssit**

RDW:llä on noin 350 katsastajaa. Neuvojien määrän voi tarkistaa vuosittaisesta raportista.

- **Miten reagoidaan puutteisiin (sanktiot, toimiluvan peruuttamiset, rahalliset sanktiot, yksittäisen katsastajan "hylyttäminen", sanktioiden määrät vuosittain, sakot, jne.)**

RDW voi peruuttaa määräaikaishuoltoluvan välittömästi, mikäli luvanhaltija

- myöntää katsastustodistuksia vaarallisille ajoneuvoille
- myöntää katsastustodistuksia sellaisille ajoneuvoille, joiden osalta todistus ei ole voimassa
- kieltäytyy katsastamasta ajoneuvoa
- kieltäytyy yhteistyöstä satunnaisessa uudelleen tarkastuksessa
- ei pidä kiinni taloudellisista velvoitteistaan RDW:lle
- kieltäytyy antamasta todistusta ajoneuville, joka täyttää vaatimukset

- vuonna 2003 yhteensä 10 089 määräaikaikatsastuksia tekevää yritystä (1 ja 2) rangaistiin virheellisistä katsastuksista ja/tai lupavaatimusten täyttämättä jättämisestä peruuttamalla lupa
- suurin osa sanktioista olivat määräaikaikaisia ja/tai ehdollisia (PTIR 2004 s. 4)
- **Valvontaa hoitavan tahon näkemys tämän hetken suurimmista ongelmista katsastuksen laadussa**
RDW.

7.5 Katsastuksen vaikuttavuus

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan katsastusten laatua kokonaisuutena, Minkälaisia tavoitteita on asetettu.***

Ajoneuvojen katsastuksen laatua tarkkailee 350 uudelleen tarkastajaa sekä 20 erikoistarkastajaa valitustapauksissa (uudelleen tarkastajan ja katsastusasetman määräaikaikatsastajan välillä). Yksi 20 erikoistarkastajasta tutkii vuosittain jokaisen uudelleen tarkastajan. Tämä on pakollista, jotta pidämme ISO-sertifikaattimme.

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan yksittäisten katsastusasetmien laatua***

Jokainen uudelleen tarkastaja tekee raportin havaituista virheistä.

Kaikki raportit viedään tietokantaan, jossa kaikkia katsastusmiehiä voidaan verrata toisiinsa.

Yleisesti ottaen 8 % autoista hylätään ensimmäisessä uudelleen tarkastuksessa.

Uudelleen tarkastajien raporttoimia tuloksia käytetään tehtäessä katsastusmiesten tekemissä määräaikaikatsastuksissa havaitsematta jääneiden vikojen 'kymmenen kärjessä' -listaa. Tulokset ovat jokaisen katsastusmiehen saatavilla.

- ***Olemassa olevien mittareiden toteumia viime vuosilta***

Ks. vuosikertomuksemme.

- ***Tutkitaanko teknisesti viallisten ajoneuvojen osuutta liikenneonnettomuuksissa. Jos tutkitaan, niin miten hyödynnetään katsastuksessa. Arvio tai tutkittu tieto teknisten vikojen osuudesta onnettomuuksien aiheuttajina.***

Ei tiedossa

- ***Arvioita tai tutkittua tietoa katsastuksessa havaitsematta jäävien vikojen määristä.***

Tällä hetkellä tutkimme määräaikaikatsastuksissa havaitsematta jääneitä vikoja ja käytämme testiautoja. Vuodelta 2005 on joitakin tuloksia. 22 %:ssa ajoneuvoista löytyi havaitsematta jäänyt vika tai niitä ei ollut katsastettu oikein vuonna 2005. Tutkimme myös, noudatettiinko määräaikaikatsastusten ohjeita. Tältä osin vikoja oli myös 22 %:ssa ajoneuvoista.

Raportti löytyy Internet-sivuiltamme kirjoittamalla hakuun sana 'mystery car'

- ***Onko liikenteen valvonnan kanssa yhteistyötä. Jos on, niin miten hyödynnetään katsastuksessa***

Ei tiedossa. Poliisi pääsee tietokantaamme ja näkee, onko ajoneuvosta huomautuksia. Jos ajoneuvossa on iso vika, poliisi ottaa auton rekisteriotteen. Sen saa takaisin vain saapumalla määräaikaikatsastukseen RDW:lle.

- ***Vikatilastot (kerätäänkö keskitetysti koko maan osalta, toteumat viime vuosilta, jne.)***

Ei tiedossa.

- ***Minkälaisia katsastaja ja toimipaikkakohtaisia eroja vikatilastoissa ja hylkäysprosentteissa on ja onko asetettu tavoitteita näiden suhteen.***

Ei tiedossa.

7.6 Katsastajien koulutus

- ***Peruskoulutusvaatimukset tai tyypillinen peruskoulutus ja työkokemusvaatimus tai tyypillinen työkokemus (koulutuksen kesto, kuvaus työkokemusvaatimuksista, jne.)***

Tekninen tutkinto koneopissa + katsastustutkinto, jonka voi suorittaa kokeena vuosittain

Neljän vuoden katsastusmiehen kokemus autohuoltamossa (Cita laatukysely 2000, s. 10)

- ***Katsastukseen liittyvä erikoiskoulutus (onko keskitetty vai hoitavatko yritykset itsenäisesti, koulutuksen kesto ja kuvaus koulutuksen sisällöstä, jne.)***

Koulutus on keskitetty yrityksiin jotka antavat myös teknistä koulutusta.

- ***Kuvaus katsastajina toimivien täydennyskoulutuksesta***

RDW:n katsastajille on tarjolla koulutusta. RDW antaa koulutuksen, kun katsastaja tulee palvelukseen.

Katsastajien on seurattava tiettyä, IBKI / Innovam yrityksen antamaa koulutussuunnitelmaa (sisältäen kokeet) tullakseen katsastajaksi.

- ***Onko missään vaiheessa tutkintoja. Jos on, niin kuvaus tutkinnoista.***

Jokaisen katsastusmiehen tulee suorittaa koe tullakseen ajoneuvokatsastusmieheksi.

Jokaisen katsastusmiehen tulee suorittaa uusi koe joka toinen vuosi, jotta hänen lupansa säilyy voimassa.

8 Iso-Britannia

8.1 Yleistä

- **Tiedot rekisterissä olevien ajoneuvojen lukumääristä ajoneuvoluokittain**

Henkilöautot	25 745 000
Kolmipyöräiset ajoneuvot	2 900 000
Tavara-ajoneuvot	434 000
Moottoripyörät	1 000 000
Julkisen liikenteen ajoneuvot	100 000
Muut ajoneuvot	32 000
Erityisajoneuvot	50 000
Verosta vapautetut ajoneuvot	1 929 000
Ajoneuvot yhteensä	32 259 000

Kaikki tiedot ovat liikenneministeriön ajoneuvojen lupatilastoista osoitteesta www.dft.gov.uk/transtat

1.10.1982 alkaen kaikki nettopainoltaan alle 1 525 -kiloisten tavara-ajoneuvojen ajoneuvojen valmistevero kuului samaan luokkaan kuin yksityiset ajoneuvot. Vanha 'yksityinen auto ja pakettiauto'-veroluokka korvattiin uudella 'yksityinen ja kevyet tavarat'-veroluokalla (PLG). Myös nettopainoltaan yli 1 525 -kiloisia tavara-ajoneuvoja verotetaan niiden bruttopainon ja akselimäärän mukaan. Aikaisemmin verotus määräytyi nettopainon mukaan (maanviljelijöiden kevyet tavara-ajoneuvot ja esimiesten kevyet tavara-ajoneuvot eli nettopainoltaan alle 1 525 -kiloiset ajoneuvot kuuluivat tiettyyn omaan veroluokkaan eivätkä ne kuuluneet PLG-veroluokkaan).

1.10.1992 alkaen bruttopainoltaan alle 3 500 -kiloiset tavara-ajoneuvot siirrettiin 'tavara-ajoneuvo'-veroluokasta 'yksityinen ja kevyet tavarat'-luokkaan (maanviljelijöiden ja "show mens" bruttopainoltaan alle 3 500 -kiloiset, mutta nettopainoltaan yli 1 525 -kiloiset tavara-ajoneuvot siirrettiin 'maanviljelijöiden kevyet tavarat' ja 'show mens tavarat'-veroluokkiin).

1.7.1995 astui voimaan merkittäviä muutoksia ajoneuvojen verotusjärjestelmään. Muutoksien tarkoituksena oli poistaa silloisessa rakenteessa olleita monia puutteita. Strategiana oli liittää mahdollisimman monen ajoneuvon VED-luokat joko 'yksityinen ja kevyet tavarat (PLG)'-luokkaan tai 'raskaat tavara-ajoneuvot (HGV)'-luokan alimpaan perusluokkaan.

Jotta tämä saavutettaisiin, luotiin kolme 'sateenvarjo'-veroluokkaa: VED-verovapaat hälytysajoneuvot, erityisalennusryhmä sisältäen maatalouskoneet, lumiaurat, hiekoitusajoneuvot, sähköajoneuvot ja, myöhemmin, höyryvoimalla käyvät ajoneuvot, sekä erityisajoneuvoryhmä, joka koskee yli 3 500 -kiloisia ajoneuvoja (kuten liikkuvat nostokurjet, kuorma-autot, kaivinkoneet, "show mens" ajoneuvot jne.)

Lisäksi tavara-ajoneuvojen verojärjestelmää yksinkertaistettiin selvästi poistamalla erilliset maanviljelijöiden ja "show mens" tavara-ajoneuvoluokat. Kaikki loput kevyiden tavara-ajoneuvojen veroluokat poistettiin myös ja näissä luokissa olleet ajoneuvot siirrettiin PLG-luokkaan. Samanaikaisesti tavara-ajoneuvojen valmisteveron laskentaperusteita muutettiin 'hyötypainoon'. Hyö-

typaino tarkoittaa 'vahvistettua maksimibruttopainoa' "plating and testing regulations" mukaisesti, (kts eng versio).

Prosessi käsitti myös lisää yksinkertaistamista ja 'siistimisjärjestelyjä'. Nämä tarkoittivat mm. tapauksia, joissa bruttopainoltaan alle 3 500 -kiloiset ajoneuvot siirrettiin 'yksityiset ja kevyet tavarat'-veroluokkaan sen sijaan, että ne olisivat jääneet erikoisveroluokkiin ja -ryhmiin sekä joidenkin veroluokkien siirtäminen sopivampiin ryhmiin. Muutoksia täydennettiin perustamalla marraskuun 1995 budjetissa uusi verovapausluokka niille yli 25-vuotta vanhoille ajoneuvoille, jotka aikaisemmin olivat ryhmissä 'yksityiset ja kevyet tavarat' tai 'moottoripyörät'. Tämän lisäksi siirrettiin joitakin pienempiä veroluokkia.

Näiden muutosten toteuttamisprosessi oli yleisesti ottaen vaihteellinen. Ajoneuvot saivat olla nykyisessä luokassaan siihen saakka, kunnes vaadittiin uusi verokiekko. Tässä vaiheessa ne siirrettiin

muihin sopiviin ryhmiin ja luokkiin. Koska verokiekot voivat olla voimassa jopa vuoden, osa ajoneuvoista pysyivät lainmukaisesti verotettuina poistetuissa ryhmissä vuoden 1995 saakka.

Nykyinen verojärjestelmä

Vuoden 1995 muutosten jälkeen ajoneuvojen verojärjestelmä koostuu seuraavista pääryhmistä.

Verovapaat ajoneuvot

Verovapaisiin ajoneuvoihin kuuluu useita eri alaryhmiä ja luokkia, joista tärkeimpiä ovat:

- Hälytysajoneuvot
- Verosta vapautetut valtion ajoneuvot
- Vammainen kuljettaja tai vammaista matkustajaa kuljettava ajoneuvo
- Aikaisemmin PLG-, moottoripyörä- tai kolmipyöräiset-veroryhmään kuulleet ajoneuvot, jotka on valmistettu ennen vuotta 1993.

Hälytysajoneuvoryhmä perustettiin 1.7.1995. Näihin ajoneuvoihin tulee hankkia verokiekko ja sitä tulee pitää esillä, mutta niiden osalta veroa ei tarvitse maksaa. Sama pätee ikänsä puolesta verovapaisiin ajoneuvoihin.

Ministeriöiden omistamat ajoneuvot, joita käytetään valtio-omistajatodistuksen nojalla (lukuun ottamatta niitä ajoneuvoja, jotka ovat armeijan omistuksessa), rekisteröidään, mutta ne ovat vapaita ajoneuvojen valmisteverosta. Verovapaisten ajoneuvojen tilastot eivät sisällä sellaisia autoja ja moottoripyöriä, joita käytetään Isossa-Britanniassa väliaikaisesti ennen muun maan kuin Ison-Britannian kansalaisen auton yksityisestä maastavientiä yksityisen vienti- ja suoravientijärjestelmän mukaisesti. Sähköajoneuvot, jotka olivat aikaisemmin verovapaassa luokassa, siirtyivät 1.7.1995 erityisalennusryhmään.

Yleinen rahtikuljetus: Yleisiä rahtikuljetusajoneuvoja ei saa käyttää lastien tai tavaroiden kuljetukseen, jollei niissä ole perävaunua. Tällöin perävaunu ei ole yhtenäinen osa ajoneuvoa, toisin kuin raskaissa tavara-ajoneuvoyhdistelmissä. Monet yleisen rahtikuljetuksen mukaan verotetut ajoneuvot ovat maatalous-traktoreita.

Tavara-ajoneuvot: Bruttopainoltaan yli 3 500 -kiloiset tavara-ajoneuvot. Rajataan kahteen pääryhmään, 01-luokka raskaille tavara-ajoneuvoille ja 02-luokka niille tavara-ajoneuvoille, joista maksetaan perävaunuverolisää. Tietyillä saarilla olevat tavara-ajoneuvot saattavat sopia verotettavaksi 16-luokassa ('pienet saaritavarat'). Tietyt päästöstandardit saavuttavat tavara-ajoneuvot voivat saada alennuksia. Yleisesti VED-maksut perustuvat ajoneuvon maksimibрутtopainoon ja ajoneuvon akselien määrään. Maksut ovat alemmat niille ajoneuvoille, joilla on alhaisempi keskimääräinen akselipaino, sillä ne aiheuttavat vähemmän vahinkoa teille. Raskaiden tavara-ajoneuvojen VED-järjestelmää on yksinkertaistettu käytössä olevien eri maksujen määrän vähentämiseksi.

Moottoripyörät, skootterit ja mopot. Verotarkoitusta varten näitä erityyppisiä koneita ei eritellä. Maksettava ajoneuvon valmistevero riippuu pyörän moottorin kapasiteetista. Lupamääriin vaikuttavat kausiluonteiset tekijät ja kesäkuukausien huiput.

Yksityiset ja kevyet tavarat: Sisältää kaikki yksityisesti käytetyt ajoneuvot. Suurin osa tämän ryhmän ajoneuvoista on henkilöautoja (henkilöiden tai yritysten omistamia), pakettiautoja ja kevyitä tavara-ajoneuvoja. Ryhmä sisältää myös useita tärkeitä alaryhmiä, kuten yksityiset linja-autot, yksityiset raskaat tavara-ajoneuvot sekä joitakin alle 3 500 -kiloisia ajoneuvoja, jotka ennen 1.7.1995 verotettiin erityisveroluokassa. Merkittävä määrä autoja verotetaan nyt vammaisten kuljettajien verovapaassa luokassa. Yksityisten ja kevyiden tavara-ajoneuvojen verotus on muuttunut viime vuosina. Kesäkuusta 1999 lähtien pienimoottorisille ajoneuvoille on ollut saatavilla alennettu maksu. Alennettu maksu on käytössä nykyään niille ajoneuvoille, joiden moottorin koko on 1 549 kuutiota tai alle. Maaliskuusta 2001 lähtien uusien ajoneuvojen veromaksut ovat perustuneet CO₂-päästöjen määrään, Päästömäärät on jaettu viiteen asteittain kasvavaan ryhmään, jotka riippuvat ajoneuvon polttoaineesta. Noiden viiden ryhmän 12 kuukauden VED-hinnat vaihtelevat bensiiniauton osalta 70 punnasta 155 puntaan.

Julkisen liikenteen ajoneuvot: Kaikki ajoneuvot on verosyistä luokiteltu luokkaan 34 – Linja-auto (perustettu 1.7.1995). Näitä ajoneuvoja käytetään yleisön kuljettamiseen ja niissä on yli 8 istumapaikkaa. Ennen 1.7.1995 julkisen liikenteen ajoneuvot verotettiin luokassa 25 Hackney, jota käytettiin samalla tavalla julkiseen liikenteeseen, mutta ilman istumapaikkojen minimivaatimusta. Osan 9 julkisen liikenteen taulukoista käy ilmi luokan 35 (Hackney-ajoneuvot) aikasarjoja aina vuoden 1994 loppuun saakka ja sen jälkeen luokan 34 (linja-autot) aikasarjoja. Taulukoissa on myös takautuvat arviot luokalle 34 aina, kun se on mahdollista. Linja-autot, joilla ei ole lupaa julkiseen liikenteeseen ja joita johdetaan ja käytetään yksityisesti, jäävät ryhmän ulkopuolelle. Ne luokitellaan valmisteveroluvalliseksi yksityisten ja kevyiden tavara-ajoneuvojen tapaan. Taksit ja yksityiset vuokra-autot sisältyvät nyt yksityisten ja kevyiden tavara-ajoneuvojen ryhmään eikä niitä yksilöidä erikseen VED-verojärjestelmässä. Paikalliset viranomaiset hoitavat takseja ja yksityisiä vuokra-autoja koskevat säännöt ja valvonnan. Nämä viranomaiset myöntävät soveltuvat hackney- ja vuokra-autorekisterikilvet. Kuten tavara-ajoneuvot, julkisen liikenteen ajoneuvot voivat saada alennetut maksut alentuneista päästöistä.

Erityisalennusryhmä: Tähän ryhmään kuuluvat maatalousajoneuvot, jotka ovat nyt verovapaita. Myös sähköajoneuvot, hiekoitusajoneuvot, lumiaurat ja höyry-

voimalla käyvät ajoneuvot kuuluvat tähän ryhmään. Tehdasrekat, liikkuvat nostokurjet ja kaivinkoneet, jotka aikaisemmin kuuluivat 'maatalous- ja erikoiskoneet'-ryhmään, eivät kuulu tähän ryhmään, vaan 'erityisajoneuvot'-ryhmään.

Eritysisajoneuvot-ryhmä: Tähän ryhmään kuuluvat yli 3 500 -kiloiset ajoneuvot, joista ei makseta raskaiden tavara-ajoneuvojen valmisteveroa ja jotka eivät kuulu verotuksessa erityisalennusryhmään. Tämän ryhmän ajoneuvot maksavat raskaiden tavara-ajoneuvojen valmisteveroa alimman perusmaksun mukaisesti. Näitä ovat tiejyrät, tehdasrekat, kaivinkoneet, liikkuvat nostokurjet ja "show mens" ajoneuvot.

Muut ajoneuvot: Tähän ryhmään kuuluvat nettopainoltaan alle 450 -kiloiset kolmipyöräiset henkilö- ja pakettiautot sekä hinausautot ja yleinen kuljetuskalusto, kuten yllä on kuvattu. Motorisoidut kolmipyöräiset kuuluvat tähän ryhmään, mutta moottoripyöräyhdistelmät kuuluvat moottoripyörät ryhmään.

Elinkeinoluvat: Näitä myönnetään moottoriajoneuvojen valmistajille ja korjaajille sekä myyjille. Koska luvat eivät liity tiettyihin ajoneuvoihin, ne eivät ole mukana olemassa olevia lupia tai uusia rekisteröintejä koskeissa taulukoissa.

Armeijan omistamat ajoneuvot: Virallisesti armeijalle kuuluvat ajoneuvot, lukuun ottamatta pientä ajoneuvojen määrää, jotka erityisistä syistä on lisensoitu normaalisti, toimivat erityisrekisteröinti- ja lisensointijärjestelmän alaisena. Armeija hoitaa tätä järjestelmää. Nämä ajoneuvot eivät sisälly ajoneuvojen rekisteröintilukuihin.

- ***Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vuodessa (viimeisin tieto + kehitys viime vuosilta)***

Vuosi	Kuolleet	Loukkaantuneet
2004	3 221	31 130
2003	3 508	33 707
2002	3 431	35 976
2001	3 450	37 110
2000	3 409	38 155
1999	3 423	39 122
1998	3 421	40 834

- ***Henkilöautojen keski-ikä***

Henkilöautojen keski-ikä Isossa-Britanniassa on 6,5 vuotta.

8.2 Katsastustoiminta

- ***Kuvaus katsastusorganisaatiosta (itsenäisiä yrityksiä vai yhteiskunnallisesti hoidettu)***

[ei vastausta]

- ***Milloin pakollinen katsastustoiminta aloitettiin, miten toiminta on kehittynyt nykymuotoiseksi = kuvaus historiasta***

Katsastustoiminnan historia

Pakollinen katsastustoiminta aloitettiin Isossa-Britanniassa vuonna 1960, jolloin moottoriajoneuvojen testisäännökset tulivat voimaan. Katsastus rajoitettiin ensin 10 vuotta tai sitä vanhempiin ajoneuvoihin, mutta ikärajaa alennettiin vähitellen kolmeen vuoteen (huhtikuu 1967). 1.1.1983 ikäraja ambulansseille, takseille ja yli kahdeksan matkustajapaikkaisessa ajoneuvossa (pois lukien kuljettaja) alennettiin vuoteen.

Alunperin katsastus, jota kutsutaan MOT-testiksi, rajoittui jarruihin, ohjaukseen ja valoihin. Uusia osa-alueita ja erilaisia standardeja on otettu käyttöön, kuten:

- 1968 – renkaiden tarkistus;
- 1969 – lain vaatimien turvavöiden paikallaan olon tarkistus;
- 1977 – tuulilasinyrkymien ja tiivisteiden, vilkkujen, jarruvalojen, äänimerkinantolaitte, pakokaasujärjestelmän sekä korin ja alustan kunnon tarkistus ja yksityiskohtaisempi turvavöiden tarkistus;
- 1991 – bensiinimoottoriajoneuvojen pakokaasupäästöjen, ABS-jarrujärjestelmän, takapyörän laakerointi, takapyörien ohjauksen (kun tarpeellista) ja takapenkkien turvavöiden tarkistus;
- 1992 – suurimmalle osalle ajoneuvoista tiukemmat renkaiden kulutuspintojen syvyysvaatimukset;
- 1993 – takaosan sumu-, varoitus- ja rekisterikilpivalojen tarkistus sekä kuljettajan tienäkymän, korin kunnon ja turvallisuuden, kuorman turvallisuuden, ovien, rekisterikilpien, polttoainejärjestelmän ja peilien tarkistus;
- 1994 – Dieselmoottoriajoneuvojen pakokaasupäästöjen tarkistus sen jälkeen, kun vähäisiä toimintatapamuutoksia oli toteutettu;
- 1996 – uudet, tiukemmat pakokaasupäästötarkistukset kipinäsytytysmoottoriajoneuvoille.
- 1998 – turvavöiden asennustarkistus pikkubusseille ja linja-autoille.
- 2005 – katsastustodistusten myöntäminen tietokonepohjaisella hallintojärjestelmällä.

Tämä lista sisältää tärkeimmät katsastusten sisältöön ja standardeihin liittyvät muutokset. Lista ei kata kaikkia muutoksia.

Katsastustoiminnan taustaa

- Tieliikennelain 1988 pykälät 45-48 luovat juridisen perustan autokatsastuksille. Säännökset sisältävät yksityiskohtaiset vaatimukset – ks. Lyhenteet ja määritelmät. **VOSA (Vehicle and Operator Services Agency)** julkaisee tämän oppaan ja katsastuskäsikirjat säännösten mukaisesti. Kaikki valtuutetut tarkastajat valtuutuksen ehtojen mukaisesti, nimitetyt valtuustot nimityksen ehtojen mukaisesti sekä nimitetyt katsastusmiehet hyväksynnän ehtojen mukaisesti ilmoittavat ymmärtävänsä ja hyväksyvänsä säännökset. Raskaat tavara-ajoneuvot (HGV), osa tavaraperävaunuista ja tietyt muut tavara-ajoneuvot, kuten ajoneuvoyhdistelmät katsastetaan tieliikennelain 1988 pykälän 49 mukaisesti. Tämän pykälän mukaisia katsastuksia ei käsitellä tässä oppaassa.

- Valtuutetut tarkastajat organisoivat katsastukset ja tilat, jotta ne vastaavat vaatimuksia. Pätevät, hyväksytyt ja valtuutettujen tarkastajien nimittämät katsastusmiehet hoitavat katsastukset tarkastajien valvonnassa.
- Katsastettavan ikäisen auton ajaminen liikenteessä on aina rike, samoin ko. auton ajamisen aiheuttaminen tai salliminen, jollei autolla ole voimassa olevaa katsastustodistusta, jollei sitä ole vapautettu säännösten mukaisesti katsastuksesta tai jollei sitä ole vapautettu säännösten mukaisesti voimassa olevan katsastustodistuksen tarpeesta tietyissä erityisolosuhteissa (esim. ajaminen etukäteen sovittuun katsastukseen/sovitusta katsastuksesta).
- Pohjois-Irlannilla on erillinen järjestelmä ja erilliset säännöt. Pohjois-Irlannissa myönnetyn, voimassa olevan katsastustodistuksen saaneet ajoneuvot on vapautettu muuhun Isoon-Britanniaan pätevästä järjestelmästä.

Katsastusten tarkoitus ja laajuus

- Katsastusten tarkoitus on varmistua siitä, että tietyn iän ylittäneet henkilöautot, muut kevyet ajoneuvot (sis. joitakin kevyitä tavara-ajoneuvoja), yksityiset linja-autot ja moottoripyörät tarkastetaan vähintään kerran vuodessa. Näin varmistutaan siitä, että ne ovat tärkeimpien liikennekelpoisuus- ja ympäristövaatimusten mukaisia (Road Vehicle Construction and Use Regulations 1986 sekä Road Vehicle Lighting Regulations 1989 päivitettyt säännökset).
- Hyväksytyn katsastuksen jälkeen myönnetään katsastustodistus.
- Katsastustodistus pätee ainoastaan testattujen kohtien kuntoon testihetkellä eikä sitä voi pitää todistuksena niiden kunnosta millä tahansa muulla hetkellä, todistuksena ajoneuvon yleisestä teknisestä kunnosta tai todistuksena siitä, että ajoneuvo täyttää täysin kaikki ajoneuvon valmistusta ja käyttöä määrittelevän lain kohdat.
- Katsastuksessa ei edellytetä ajoneuvon osien irrottamista, vaikka ovet sekä tavaratilan ja moottoritilan konepellit sekä muut sisäänpääsyn mahdollistavat osat tulee tavallisesti avata. Moottoripyörien suojapaneelit voi myös joutua irrottamaan tai nostamaan, jotta ajoneuvon rakennetta voi tutkia.
- Katsastustodistus tulee liittää ajoneuvon valmisteverolupahakemukseen, paitsi jos ajoneuvoa ei tarvitse ikänsä tai tyyppinsä puolesta katsastaa. Poliisilla on oikeus pyytää esittämään katsastustodistuksen sellaisen auton osalta, joka pitää katsastaa. Tietyillä ulosottovirastoilla on suora pääsy näihin tietoihin.

Vuosina 1999/2000 yksityisen katsastusjärjestelmän piirissä oli 18 899 valtuutettua tarkastajaa. Tämän lisäksi postitoimistojen, nimettyjen paikallisten viranomaisten, valtion tai poliisiviranomaisten vetämiä katsastusasemia oli 92.

1.7.1970 lähtien 2 %:n otos kaikista katsastuksista on ollut perustana ajoneuvojen katsastustilastoille. Katsastusjärjestelmän tietokoneistaminen on alkanut ja se tulee varmistamaan yksityiskohtaisemmat ja tarkemmat tiedot, kun aineistoa on saatavilla. Tämä 2 %:n otos antaa:

- arvion niiden ajoneuvojen kokonaismäärästä, joka katsastetaan joka vuosi. Todellinen kokonaismäärä poikkeaa korkeintaan 2,5 % arviosta suuntaan tai toiseen
- kokonaismäärän erittelyn neljään eri luokkaan, tämä poikkeaa yleensä korkeintaan 0,1 % todellisesta prosenttiluvusta
- arvioitu hylkäysprosentti jokaiselle ajoneuvoluokalle, joka poikkeaa korkeintaan 0,2 % todellisesta prosenttiluvusta kevyiden tavara-ajoneuvojen, hen-

kilöautojen ja muiden matkustaja-ajoneuvojen osalta ja korkeintaan 0,8 % moottoripyörien osalta

- *Ajokielto (PG9):* Kielto ajaa ajoneuvolla julkisilla ajoteillä. Ajokielto annetaan yleensä, mikäli tarkastaja pitää ajoneuvoa käyttökelvottomana tai tarkastaja on sitä mieltä, että ajoneuvosta saattaa tulla käyttökelvoton tai mikäli ajoneuvolla ajaminen saattaisi johtaa henkilön loukkaantumisriskiin. Lisätietoja ajokiellosta löytyy julkaisusta nimeltä 'Categorisation of Defects on Road Vehicles' (Ajoneuvojen vikojen luokittelu), jota saa VOSAn julkaisu-yksiköstä (puh. +44 1792 454267).

Julkisen liikenteen ajoneuvojen katsastusjärjestelmä

EEC-direktiivi 77/143 määräsi, että kaikkien yli vuoden käytössä olleiden V1-luokan (julkisen liikenteen ajoneuvot) ajoneuvojen liikennekelpoisuus tuli tutkia ennen 1.1.1983. Tämän jälkeen ko. ajoneuvot tulee katsastaa vuosittain. Jotta tätä määräaikaan voitiin noudattaa, lakisääteiset V1-luokan katsastukset aloitettiin 1.1.1982.

Yli 3,5-tonnin tavara-ajoneuvojen katsastusjärjestelmä

Raskaat tavara-ajoneuvot katsastettiin liikenneministeriön testausjärjestelmän mukaisesti. Ajoneuvot, jotka pitää testata, tulee katsastaa vuoden ikäisinä ja sen jälkeen vuosittain. Termi 'ensimmäinen katsastus' viittaa ajoneuvon tietyn vuoden ensimmäiseen katsastukseen.

Vehicle and Operator Services Agency
Welcombe House
91-92 The Strand
Swansea, SA1 2DH
(Puh: +44 1792 454233)

- **Kuvaus tiedossa olevista tulevista muutoksista järjestelmään**

Isossa-Britanniassa on tulossa käyttöön täysin tietokoneistettu järjestelmä. Tämä mahdollistaa kaikkien katsastustulosten tallentamisen reaaliaikaisesti, auttaa katsastajia ja helpottaa täytäntöönpanoa.

- **Mitä ajoneuvoluokkia määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee**

Säännösten mukaisten katsastusten alaiset ajoneuvot jaetaan seuraaviin luokkiin:

Luokka	Kuvaus	Ikä, jolloin 1. katsastus vaaditaan (vuosina)
I	Moottoripyörät (sivuvaunulliset tai ilman) 200 m ³ saakka	3
II	Kaikki moottoripyörät (sis. luokka I) (sivuvaunulliset tai ilman)	3
III	Nettopainoltaan alle 450-kiloiset kolmipyöräiset ajoneuvot (yli 450-kiloiset kolmipyöräiset ajoneuvot kuuluvat IV-luokkaan)	3
IV	Henkilöautot, matkustaja-ajoneuvot, moottoriasuntovaunut ja kaikki kaksikäyttöiset ajoneuvot, joissa on korkeintaan 8 matkustajapaikkaa	3
	Design-bruttopainoltaan (DGW) alle 3 000 -kiloiset tavara-ajoneuvot	3
	Taksit ja ambulanssit, joissa on korkeintaan 8 matkustajapaikkaa	1
	Matkustaja-ajoneuvot, ambulanssit, moottoriasuntovaunut ja kaksikäyttöiset ajoneuvot, joissa on 9-12 matkustajapaikkaa,	

	- joissa on korkeintaan vaadittu määrä turvavöitä johtuen niiden rakenteesta, tai - joista käy ilmi, että niihin valmistusvaiheessa asennetut turvavyöt on tyyppihyväksytty, tai - jotka on testattu IVA-, VA- tai VIA-luokkiin (PSV), joissa on vähintään yhtä monta turvavyötä kuin autossa on tällä hetkellä	1
Ks. viitteet 1, 2, 3 ja 4		
IVA	IVA-luokan katsastus on tavallinen IV-luokan katsastus, jossa on lisäksi tiettyjen turvavöiden asennuksen tarkastus. Matkustaja-ajoneuvot, ambulanssit, moottoriasuntovaunut ja kaksikäyttöiset ajoneuvot, joissa on 9-12 matkustajapaikkaa, - joissa on enemmän kuin vaadittu määrä turvavöitä johtuen niiden rakenteesta, ja - joista ei käy ilmi, että niihin valmistusvaiheessa asennetut turvavyöt on tyyppihyväksytty, tai - joita ei ole testattu IVA-, VA- tai VIA-luokkiin (PSV), joissa on vähintään yhtä monta turvavyötä kuin autossa on tällä hetkellä	1
Ks. viitteet 1, 2, 4 ja 5		
V	Matkustaja-ajoneuvot, ambulanssit, moottoriasuntovaunut ja kaksikäyttöiset ajoneuvot, joissa on vähintään 13 matkustajapaikkaa (sis. yhteisö- ja pelilinja-autot), - joissa on korkeintaan vaadittu määrä turvavöitä johtuen niiden rakenteesta, tai - joista käy ilmi, että niihin valmistusvaiheessa asennetut turvavyöt on tyyppihyväksytty, tai - jotka on testattu VA- tai VIA-luokkiin (PSV), joissa on vähintään yhtä monta turvavyötä kuin autossa on tällä hetkellä	1
Ks. viitteet 2, 4 ja 6		
VA	VA-luokan katsastus on tavallinen V-luokan katsastus, jossa on lisäksi tiettyjen turvavöiden asennuksen tarkastus. Matkustaja-ajoneuvot, ambulanssit, moottoriasuntovaunut ja kaksikäyttöiset ajoneuvot, joissa on vähintään 13 matkustajapaikkaa (sis. yhteisö- ja pelilinja-autot), - joissa on enemmän kuin vaadittu määrä turvavöitä johtuen niiden rakenteesta, ja - joista ei käy ilmi, että niihin valmistusvaiheessa asennetut turvavyöt on tyyppihyväksytty, tai - joita ei ole testattu VA- tai VIA-luokkiin (PSV), joissa on vähintään yhtä monta turvavyötä kuin autossa on tällä hetkellä	1
Ks. viitteet 2, 4 ja 6		
VI ja VIA	Julkisen liikenteen ajoneuvot (PSV)	1
Ks. viite 7		
VII	Yli 3 000 -kiloiset tavara-ajoneuvot, sis. 3 500 -kiloiset DGW:t	3
Ks. viite 6		
VIITE 1: Dieselmoottoriset ajoneuvot voidaan katsastaa vain, mikäli tarvittava valtuutus on myönnetty. VIITE 2: Laskettaessa matkustajia kuljettavan ajoneuvon matkustajapaikkakapasitettia, kun ajoneuvossa on penkkimäiset istuimet, tulee jokaista istuvaa matkustajaa kohti laskea 400 mm tilaa leveyssuunnassa. VIITE 3: Tähän taulukkoon sisältyvät taksit eivät ole vapaita katsastuksesta – ks. C-osio. VIITE 4: Katsokaa soveltuvasta katsastuskäsikirjasta, mikä on turvavöiden vaadittu vähimmäismäärä tietyn ikäiselle ja tyyppiselle ajoneuvolle. VIITE 5: IVA-luokan katsastuksia voidaan tehdä ainoastaan V-luokan katsastusasemilla. VIITE 6: V- ja VII-luokan kipinäsytytysmoottoriajoneuvot, joita on käytetty ensimmäisen kerran 1.8.1994 tai sen jälkeen, voidaan katsastaa ainoastaan katsastusasemilla, jotka ovat noudattaneet täysin osan B5 vaatimuksia. VIITE 7: Tämä opas ei päde näiden ajoneuvojen katsastukseen, joka voidaan tehdä ajoneuvotarkastustoimistojen katsastusasemalla (Vehicle Inspectorate Testing Stations) tai muissa tarkastustoimistojen henkilökunnan valtuuttamissa tiloissa.		

Tarkka lainsäädäntö koskien katsastusvapaita ajoneuvoja sisältyy Moottoriajoneuvojen katsastussäännösten 1981 päivitettyyn kohtaan 6 ja tieliikennelain 1988 pykälään 189. Esimerkkejä katsastusvapaista ajoneuvoista ovat sähköisesti toimivat tavara-ajoneuvot, tietyöajoneuvot, yhdistelmän muodostamiseen suunnitellut ajoneuvot, tehdasrekat, perävaunut, jalankulkijoiden valvomat mekaanisesti toimivat ajoneuvot ja sähköisesti toimivat polkupyörät. Lainsäädäntö antaa vapautuksen voimassa olevasta katsastustodistuksesta myös ajoneuvoille, joita käytetään erityisellä tavalla (esim. Matkustamiseen katsastukseen tai katsastuksesta) tai erityisissä paikoissa (esim. joillakin saarilla). On hyvä huomioida, että perävaunut, jotka on valmistettu tai muokattu nettopainoltaan yli 1 020 kilon lasteja, ja ajoneuvot, jotka muodostavat osan yhdistelmää, ovat raskaiden tavara-ajoneuvojen (HGV) pinnoituksen ja testauksen alaisia. On hyvä huomioida myös, että vaikka ajoneuvolta ei vaadita katsastustodistusta, se tulee silti pitää liikennekelpoisessa kunnossa

- **Vuosittainen katsastusten kokonaismäärä ajoneuvoluokittain**

(Cita yleinen kyselylomake 2004 s. 3)

Henkilöautot	22 700 000
Tavara-ajoneuvot (< 3 500 kg)	376 000
Tavara-ajoneuvot (> 3 500 kg)	466 000
Matkustaja-ajoneuvot (< 8 matk.)	-
Matkustaja-ajoneuvot (> 8 matk.)	80 000
Perävaunut (< 3 500 kg)	-
Perävaunut (> 3 500 kg)	242 000
Traktorit	-
Moottoripyörät	5 800
Asuntovaunut	-
Muut	-

- **Katsastamattomien määrä (arvio, minkälainen rangaistus seuraa jos ajaa katsastamattomalla autolla ja jää kiinni, onko valvontaa helpottavia keinoja olemassa)**

Emme tällä hetkellä tiedä, kuinka monessa ajoneuvossa ei ole katsastustodistusta. Maaliskuusta 2007 lähtien pystymme kuitenkin vastaamaan tähän kysymykseen. Katsastamattomalla autolla ajamisesta seuraa 1 000 punnan sakot ja harkinnanvarainen ajokortin menetys.

- **Keskimääräinen henkilöauton katsastukseen käytettävä aika (ei odotus-eikä toimistossa asiointiaikoja)**

Katsastus kestää keskimäärin 50 minuuttia (sis. paperityöt). (Cita yleinen kyselylomake 2004 s. 24)

- **Keskimääräinen henkilöauton katsastuksen asiakashinta (pakokaasumittauksineen)**

Maksimikustannus henkilöautosta on 46,15 punttaa eli noin 68 euroa (pakokaasupäästötesti tehdään aina). Tämä on maksimikustannus, joten katsastusasetmat voivat veloittaa vähemmän.

- **Katsastustoimipaikkojen kokonaismäärä (kokonaismäärä, pelkkää kevyttä katsastavien asemien määrä, pelkkää raskasta katsastavien asemien määrä)**

70 kokoaikaista/21 osa-aikaista raskaiden tavara-ajoneuvojen ja julkisen liikenteen ajoneuvojen (PSV) katsastajaa. 50 000 kevyiden ajoneuvojen katsastajaa

(Cita yleinen kyselylomake 2004 s.15)

- **Katsastusta harjoittavien yritysten määrä**

Noin 19 000 kevyitä ajoneuvoja/moottoripyöriä katsastavaa yritystä (Cita yleinen kyselylomake 2004 s.15)

- **Kuvaus toimilupajärjestelmästä tai vastaavasta menettelystä (kuka myöntää, onko tarveharkintaa tai alueellisia rajoituksia, riippumattomuus korjaamotoiminnasta, hinta, voimassaoloaika, vastuuhenkilövaatimus jne.)**

VOSA myöntää toimiluvat jokaiselle kevyiden ajoneuvojen järjestelmän katsastusasemalle. Toimiluvilla ei ole voimassaoloaika. Valtuutetulla tarkastajalla tulee olla hyvä maine eikä hänellä saa olla rikostuomioita. Autohuoltamon/katsastusaseman tekemillä muilla toimenpiteillä, kuten korjauksilla, ei ole rajoituksia. Ehdot kokonaisuudessaan löytyvät katsastajien opaskirjasta VOSAn kotisivuilta.

- **Katsastuksista vastuullinen viranomainen, kuvaus viranomaiselle kuuluvista katsastukseen liittyvistä tehtävistä**

VOSA on vastuullinen viranomainen kaikkien katsastusten osalta.

VOSA testaa ja hallinnoi raskaiden tavara-ajoneuvojen (HGV) ja julkisen liikenteen ajoneuvojen (PSV) testausjärjestelmää.

VOSA hallinnoi kevyiden ajoneuvojen järjestelmää. Katsastukset tekee itsenäinen autohuoltamo/katsastusasema ja katsastusmiehet.

- **Valvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus**

VOSA

- **Tarkastetaanko katsastuksessa muitakin kuin direktiivissä 96/96 mainitut kohteet**

Kyllä, ne löytyvät katsastajien käsikirjoista VOSAn kotisivuilta.

- **Kuvaus kansallisesta lainsäädännöstä, jolla määrätään katsastukseen liittyvistä asioista.**

Kevyiden ajoneuvojen ja julkisen liikenteen ajoneuvojen osalta tieliikennelain 1988 pykälät 45-48 määrittelevät juridisen perustan katsastustoiminnalle. Yksityiskohtaiset vaatimukset löytyvät säännöstoista.

Raskaat tavara-ajoneuvot, jotkut tavaraperävaunut ja tietyt muut tavara-ajoneuvot, kuten yhdistelmäajoneuvot, katsastetaan tieliikennelain 1998 pykälän 49 mukaisesti.

- **Kuvaus katsastukseen liittyvistä arvosteluperusteista ja ohjeista (kuka laatinut, onko kaikilla yhtenäiset, ovatko vapaasti saatavissa esim. netissä, sallitaanko arvosteluperusteissa katsastajakohtaista harkintavaltaa, jne.)**

Kopiot katsastusmiesten katsastuskäsikirjoista löytyvät VOSAn kotisivuilta. VOSA on luonnostellut ja omistaa tekniset ohjeet. Katsastajakohtaista harkintavaltaa voi käyttää hyvin vähän tai ei lainkaan.

- **Onko käytössä korjauskehotusmenettely ja jos on niin kuka valvoo noudattamista (vaihtoehtona, että aina vaaditaan jälkitarkastus)**

VOSA hoitaa kaikki korjauskehotukset ja valvoo järjestelmää.

- **Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus ja sen hajonta**

Kaikista kevyistä ajoneuvoista 18,5 % hylätään katsastuksessa.
Raskaista tavara-ajoneuvoista hylätään 42 %.
Perävaunuista hylätään 28,5 %.
Julkisen liikenteen ajoneuvoista hylätään 28,3 %.

8.3 Katsastusasemien laitteet ja varusteet

- **Luettelo vaadittavista laitteista ja tiloille asetetut vaatimukset (kuka asettaa vaatimukset, miten järjestetty käyttöönottohyväksyntä)**

VOSA päättää tiloille ja laitteille asetettavat vaatimukset.

Autohuoltamoiden laitejärjestö 'The Garage Equipment Association' vastaa VOSAlle laitteiden hyväksynnästä. VOSA hyväksyy tilat.

- **Yleiskuvaus käytössä olevista laatu järjestelmistä**

[ei vastausta]

- **Miten aseman ja yksittäisten katsastajien laatua arvioidaan (vikatilastojen perusteella, katsastamalla sama auto usean katsastajan toimesta, testiautot jne.)**

VOSA käyttää laadunvalvontavirkailijoita valvomaan raskaiden omia tavara-ajoneuvojen ja julkisen liikenteen ajoneuvojen katsastusasemiamme.

Kevyiden ajoneuvojen testauksessa jokaisella itsenäisellä katsastusasemalla tulee olla oma laadunvalvontahenkilö (mikäli heillä työskentelee vähintään kaksi katsastusmiestä).

8.4 Katsastuksen valvonta ja neuvonta

- ***Kuka hoitaa valvonta- ja neuvonta-asiat (yritykset itse, viranomainen, tms.)***

VOSA hoitaa valvonta- ja neuvonta-asiat.

- ***Kuvaus valvontajärjestelmästä (toimipaikoilla tapahtuva valvonta, tilastojen valvonta, paljonko asemia tarkastetaan vuosittain, kauanko yhden aseman tarkastamiseen menee keskimäärin aikaa, tehdäänkö esivalmisteluja, onko käytössä testiautoja, jne.)***

VOSA's täytäntöönpanovirkailijat tekevät myös laadunvalvontakäyntejä ja tarkastavat laitteet, hallinnon ja katsastusmiehet. He tarkkailevat katsastusmiehen työskentelyä ja tarkastavat aiemmin katsastetun ajoneuvon. VOSA käyttää myös salaisia testiautoja (täytäntöönpanovirkailija tarkkailee katsastusta kuten kuka tahansa kansalainen etukäteen ilmoittamatta olevansa testaaja).

Katsastusasemavierailu kestää noin 2 tuntia. Testaajakatsastus kestää noin tunnin.

Toimipaikkoja valvotaan seuraavasti:

- VOSA teki 48 082 rutiiniluonteista perusvalvontatarkastusta, jotka sisältävät rutiiniluonteiset katsastusasematarkastukset ja säännölliset testaajatarkastukset.
- VOSAn toteuttamia suunnattuja valvontatarkastuksia 5 060
- VOSAn toteuttamia kanne- ja valitustarkastuksia 2 220
- VOSAn toteuttamia kurinpidollisia tarkastuksia 3 716

Täydellinen erittely toimenpiteistä löytyy VOSAn tehokkuusraportista

- ***Kuvaus neuvontapalveluista (onko keskitetty, paljonko neuvontaa annetaan vuosittain, onko asetettu palvelun saatavuus tavoitteita, jne.)***

VOSA hoitaa kaiken virallisen neuvonnan. Autohuoltamot/katsastusasemat voivat käyttää itsenäisiä konsultteja auttamaan epävirallisesti.

Virallista neuvontaa ja apua antavat VOSAn täytäntöönpanovirkailijat. VOSAlla on myös käyttötuki (puhelimitse) sekä standardi- ja tekninen toimisto.

VOSAn hoitamia neuvontatilanteita 47 260

Käyttötuki vastaa 150 000 puheluun.

- ***Valvontaan ja neuvontaan käytettävät henkilöresurssit***

VOSAlla on noin 300 ajoneuvotutkijaa (VE), jotka käyttävät kolmanneksen ajastaan katsastukseen (kevyiden ajoneuvojen katsastus) liittyviin asioihin = 100 miestyöpäivää

VOSAlla on seitsemän standardivirkailijaa, jotka tarkastavat raskaiden tavaraajoneuvojen ja julkisen liikenteen ajoneuvojen katsastusasemia.

VOSA käyttää seitsemää standardivirkailijaa tarkistamaan ajoneuvotutkijoiden työn laatua.

- ***Miten reagoidaan puutteisiin (sanktiot, toimiluvan peruuttamiset, rahalliset sanktiot, yksittäisen katsastajan "hyllyttäminen", sanktioiden määrät vuosittain, sakot, jne.)***

Kaikki sanktiot kohdistuvat yritykseen.

Seuraukset puutteista on lueteltu alla:

- Erotetut valtuutetut tutkijat (testikatsastusasemien päälliköt) 75
 - Kanteen jälkeen erotetut valtuutetut tutkijat (testikatsastusasemien päälliköt) 66
 - Valtuutetut tutkijat (testikatsastusasemien päälliköt), joille on annettu varoitus 810
 - Hylätyt katsastusmiehet 147
 - Kanteen jälkeen hylätyt katsastusmiehet 135
 - Katsastusmiehet, joille on annettu varoitus 401
- ***Valvontaa hoitavan tahon näkemys tämän hetken suurimmista ongelmista katsastuksen laadussa***

[ei vastausta]

8.5 Katsastuksen vaikuttavuus

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan katsastusten laatua kokonaisuutena, Minkälaisia tavoitteita on asetettu.***

[ei vastausta]

- ***Kuvaus mittareista, joilla arvioidaan yksittäisten katsastusasemien laatua***

[ei vastausta]

- ***Olemassa olevien mittareiden toteumia viime vuosilta***

Vastauksena näihin kysymyksiin olen lisännyt tähän alla olevan VOSA-raportin äskettäin katsastetuista ajoneuvoista.

Satunnaiset äskettäin katsastettujen ajoneuvojen uudelleenkatsastukset
VOSAn satunnaiset tutkimuksen tulokset (huhtikuu 2004 – maaliskuu 2005)

Johdanto

Uudelleenkatsastustutkimukset aloitettiin vuonna 2000/2001 tarkoituksena saada laatumittari, jota voisimme käyttää katsastustestauksiin. Tarkoitus on jatkaa näitä tutkimuksia tulevaisuudessa, jotta saamme vuosittaisten trendien analyysimittarin. Katsastusasemien valinta on puhtaasti sattumanvarainen prosessi (MOT Compliance valitsee sattumanvaraisesti ja julkaisee alueille). Prosessia johtaa ideaalilanteessa kaksi VOSAn työntekijää. Näin minimoidaan kaikki yllättäen katsastusasemalle ilmestymisen haitalliset vaikutukset. Työntekijämme tutkii uudelleen minkä tahansa asemalla olevan, äskettäin katsastetuista ajoneuvoista. Mikäli ajoneuvoja ei ole paikalla, käynti keskeytetään ja siirrytään seuraavalle satunnaisesti valitulle asemalle. Tämän vuoden tutkimustulokset antavat meille taas mahdollisuuden vertailla vuosittaisia havaintoja.

Tulokset

Saimme 1 806 laatutarkastettua ja täytettyä raporttilomaketta (ks. taulukko 1). Tehokkuusraporttimme saattaa näyttää tätä korkeampia lukuja johtuen tulosten syöttämisessä MIS-järjestelmään olevaa viivettä verrattuna lomakkeiden vastaanottamiseen Bristolissa samaan aikaan kuin tätä raporttia kirjoitettiin. Viime vuonna keskeytettyjen käyntien määrä nousi johtuen pääasiassa siitä, ettei ajoneuvoja ollut paikalla VOSA:n työntekijöiden saapuessa. Keskeytettyjen käyntien määrä oli 2 579. On hyvä huomioida, että kyseessä on kahden hengen operaatio, eikä luku näin ollen kuvaa varsinaisten katsastusasemakäyntien määrää. Lähdemme olettamuksesta, että saamme arviolta oikean katsastusasemakäyntien määrän jakamalla tämän luvun kahdella. Näin ollen keskeytettyjen käyntien määrä oli 1 289. Luku on kasvanut hieman viime vuoden aikana.

Katsastusasemien alunperin kirjaama hylkäysaste satunnaisessa otoksessa olleille ajoneuvoille oli 47,7 %. Vastaava luku vuodelta 2003/2004 kaikkien ajoneuvojen osalta oli 45,1 %. Erolle ei ole selvää selittävää tekijää.

Taulukko 1:

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Ajoneuvojen määrä, tavoite	1 700 (100%)	1 700 (100%)	1 700 (100%)	1 700 (100%)
Saavutettu määrä	1 630 (96%)	1 796 (105,6%)	1 783 (104,9%)	1 806 (106,2%)
Keskeytettyjen määrä	890 (56%)	1 153 (50%)	1 159 (39,4%)	1 289 (41,6%)
Läpäisseiden määrä	808 (50%)	904 (50,5%)	979 (54,9%)	944 (52,3%)
Hylättyjen määrä	822 (50%)	872 (49,5%)	804 (45,1%)	862 (47,7%)

Olemme eri mieltä testaajan 12,2 %:n tulokselle kaikissa tapauksissa (ks. taulukko 2). Taulukosta käy ilmi positiivinen yleinen lasku verrattuna edellisen vuoden havaintoihin (14,8 %).

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Eri mieltä tulokset	16,5%	13,6%	14,8%	12,2%

10,6 % katsastusmiesten läpäisemistä ajoneuvoista olisi pitänyt hylätä. Luvussa on myös lievä lasku verrattuna edellisen vuoden raportoituun lukuun 13 %. Hylätyistä ajoneuvoista 1,6 %:n olisi pitänyt läpäistä, luvussa on myös lievä 0,2 prosenttiyksikön lasku edelliseen vuoteen verrattuna.

Ajoneuvot, jotka perusteettomasti hylätään testissä, eivät välttämättä vaikuta liikenneturvallisuuteen, mutta ne tuovat esille käytetyissä katsastusstandardeissa olevan ongelman. Tämä saattaa olla osoitus siitä, että joudumme käymään lävitse joitakin kuluttajansuojaan liittyviä asioita. Havaittu 2,4 %:n lasku niiden katsastuksen läpäisseiden ajoneuvojen määrässä, jotka olisi pitänyt hylätä, on positiivinen merkki huomioiden etenkin sen, että tutkittujen ajoneuvojen kokonaismäärä kasvaa tasaisesti joka vuosi.

Taulukko 2:

	2001/2002	2002/2003	2003-2004	2004-2005
Tutkittujen ajoneuvojen kokonaismäärä	1 630 (100%)	1 796 (105,6%)	1 783 (104,9%)	1 806 (106,2%)
Ajoneuvot, joiden tulok-	269 (16,5%)	245 (13,6%)	264 (14,8%)	221 (12,2%)

set kumottiin				
LÄPÄISSEET ajoneuvot, jotka olisi pitänyt HYLÄTÄ	241 (14,8%)	215 (11,9%)	232 (13%)	192 (10,6%)
HYLÄTYT ajoneuvot, joiden olisi pitänyt LÄPÄISTÄ	28 (1,7%)	30 (1,6%)	32 (1,8%)	29 (1,6%)

Jotta voimme ymmärtää näiden testaaajien virheiden vakavuuden, tulokset on esitetty uudelleen käyttäen neljää mahdollista tulemaa vertailun vuoksi. Marginaalisissa tapauksissa annamme armon käydä oikeudesta; vakavissa tapauksissa käytämme kurinpidollisia toimenpiteitä; ja muissa tapauksissa annamme kirjallisen varoituksen tai tarjoamme neuvontaa (joissain tapauksissa molemmat). Voidaan väittää, että esittäessämme tutkimuksen tulokset suhteessa lopputuleman vakavuuteen, voimme keskittyä niihin tapauksiin, joissa liikenneturvallisuutta olisi todennäköisimmin vaarannettu. Tulokset löytyvät taulukosta 3.

Taulukko 3:

	2001/2002	2002/2003	2003 – 2004	2004-2005
Ajoneuvojen kokonaismäärä	1 630 (100%)	1 796 (105,6%)	1 783 (104,9%)	1 806 (106,2%)
Kurinpidolliset toimenpiteet	42 (2,6%)	107 (5,9%)	77 (4,3%)	73 (4,0%)
Kirjallinen varoitus	48 (2,9%)	108 (6,01%)	97 (5,4%)	91 (5,0%)
Neuvonta/ohjeet	148 (9,1%)	559 (31,1%)	366 (20,5%)	328 (18,2%)
'Armo oikeudesta'	29 (1,8%)	29 (1,6%)	38 (2,1%)	19 (1,1%)

Taulukosta 3 käy tämän tutkimuksen tuloksien prosenttiluvuista ilmi, että olemme tänä vuonna joutuneet harvemmin turvautumaan kurinpidollisiin toimenpiteisiin ja antaneet vähemmän kirjallisia varoituksia. Vaikka sekä kurinpidollisten toimenpiteiden että kirjallisten varoitusten määrä on laskenut, meidän tulee silti edelleen jatkaa keskittymistämme neuvontaan ja ohjeistamiseen sekä antaa armon käydä oikeudesta silloin, kun se on aiheellista.

Joitakin tapauksia ei käsitelty kurinpidollisesti (koska ne eivät saaneet riittävästi kurinpidollisia pisteitä katsastusoppaan viidennen painoksen mukaisesti), mutta niistä kävi ilmi vakavia puutteita, joita testajaat eivät olleet huomanneet ja jotka olisivat asettaneet teillä liikkujat vaaraan. Nämä väärät havainnot saattavat aiheuttaa vakavia seurauksia, mutta koska niistä ei seurannut kurinpidollisia toimenpiteitä julkaisemamme kurinpidollisen säännösten mukaisesti, virallisiin toimenpiteisiin ei voitu ryhtyä. Jotta voimme paremmin ymmärtää, missä kohdissa testajaat eivät noudata standardeja oikein, luvut on alla esitetty luokiteltuina asiaankuuluvan ajoneuvojärjestelmän mukaisesti taulukossa 4.

Taulukko 4:

	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004-2005
Virheet ajovalojen suunnittamisen arvioinnissa	185 (11,3%)	198 (11,02%)	287 (16,1%)	224 (12,4%)
Virheet ohjauksessa/jousitusosissa	48 (2,9%)	110 (6,1%)	113 (6,3%)	118 (6,5%)
Virheet mekaanisten jarrujen osissa	35 (2,1%)	82 (4,5%)	119 (6,7%)	129 (7,1%)
Virheet renkaiden kulutuspinnan syvyys-	37 (2,3%)	77 (4,2%)	101 (5,7%)	85 (4,7%)

sä/kunnossa				
Virheet jarrujen tehossa/suorituksessa	12 (0,7%)	36 (2%)	34 (1,9%)	33 (1,8%)
Virheet ruostearvioinnissa	43 (2,6%)	64 (3,4%)	60 (3,4%)	73 (4,0%)
Pakokaasupäästöt; testiä ei tehty/väärä testityyppi	4 (0,2%)	15 (0,8%)	4 (0,2%)	6 (0,3%)
Virheet pakoputkiston kunnossa	10 (0,6%)	33 (1,8%)	26 (1,5%)	22 (1,2%)
Virheet turvavyön osissa	14 (0,9%)	35 (1,9%)	23 (1,3%)	15 (0,8%)
Virheet rekisterikilvissä	3 (0,2%)	20 (1,1%)	7 (0,4%)	2 (0,1%)
Virheet etunäkymässä	8 (0,5%)	47 (2,6%)	61 (3,4%)	55 (3,0%)

On pettymys huomata kolmelta edelliseltä vuodelta, että ajovalojen suuntaaminen on edelleen yksi tärkeimmistä hylkäämiseen johtavista tekijöistä. Kautena 2004/2005 tässä on kuitenkin tapahtunut selvä 3,7 %:n lasku verrattuna kauteen 2003/2004. On vielä huolestuttavampaa, kuinka pientä parannus joillakin muilla järjestelmän alueilla on ollut. Ei ole mitään selvää syytä, miksi nämä tietyt ajoneuvojärjestelmät ovat pärjänneet huonommin tänä vuonna.

Tämän otoksen ajoneuvojen suhteen olimme eri mieltä testaajien antamista kokonaistuloksista ja löysimme joko enemmän puutteita (ei havaittuja) tai olimme sitä mieltä, että testaaja on saattanut käyttää väärää standardia. Pahimmissa tapauksissa löysimme yhdestä ajoneuvosta kahdeksan vikaa, joita testaaja ei ollut löytänyt (ei havaittuja vikoja). Ajoneuvotutkija oli myös eri mieltä katsastusmiehen arvion kanssa vielä kolmen kohdan osalta. Raportoiduista kohdista viisi (ei havaittu/eri mieltä) koski ohjausta/jousitusta ja jarruluokituksia. Tämän mukaiset tulokset löytyvät alla olevasta taulukosta 5.

Taulukko 5:

	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004-2005
Ajoneuvot, yksi vika Ajoneuvotutkija eri mieltä	162 (9,9%)	155 (8,6%)	218 (12,2%)	188 (10,4%)
Ajoneuvot, kaksi vikaa Ajoneuvotutkija eri mieltä	69 (4,2%)	73 (4,06%)	76 (4,3%)	71 (3,9%)
Ajoneuvot, kolme vikaa Ajoneuvotutkija eri mieltä	22 (1,3%)	12 (0,6%)	11 (0,6%)	16 (0,9%)
Ajoneuvot, neljä vikaa Ajoneuvotutkija eri mieltä	10 (0,6%)	4 (0,2%)	5 (0,3%)	5 (0,3%)
Ajoneuvot, viisi vikaa Ajoneuvotutkija eri mieltä	4 (0,2%)	1 (0,05%)	2 (0,1%)	1 (0,1%)
Ajoneuvot, kuusi vikaa Ajoneuvotutkija eri mieltä	2 (0,1%)	0	1 (0,06%)	0

Tänä vuonna tutkimuksessa selvisi, että taulukossa 4 esiintyvien luokitusten mukaisia ja taulukon ulkopuolelle jääneitä, luokittelemattomia vikoja (muut) jäi havaitsematta yhteensä 455 ja vääriä päätöksiä tehtiin 403. Tämä tarkoittaa keskimäärin 0,25 havaitsematta jäänyttä vikaa per auto (perustuu 1 806 palautettuun lomakkeeseen). Kaiken kaikkiaan verrattuna kauteen 2003/2004 niiden ajoneuvojen määrä, joiden osalta olimme eri mieltä testaajan kokonaisarvioinnin kanssa (hyväksytty/hylätty), on laskenut 2,6 % (on hyvä huomioda, että palautettujen raporttien määrä on noussut 1 783 kappaleesta kaudella 2003/2004 1 806 kappaleeseen kaudella 2004/2005). Tämä lasku saattaa johtua VOSAn henkilökunnan antamasta neuvonnasta ja ohjeistuksista sekä edellisenä vuonna tuotetuista koulutusjulkaisuista ja videoista.

Löydettyjen vikojen vertaaminen vikaluokitukseen

Pyysimme henkilökuntaamme arvioimaan löytämiensä vikojen vakavuutta (jääneet nimetyltä testaajalta huomaamatta) käyttäen vikaluokittelua. Jos he olisivat tutkineet nämä 1 806 ajoneuvoa pientaretarkistuksessa, he olisivat antaneet 36 välitöntä ajokieltoa ajoneuvoille, joissa oli vaarallisia puutteita. He olisivat antaneet 30 viivästettyä ajokielto ajoneuvoille, joiden viat olisivat todennäköisesti vaarallisia lyhyen ajan sisällä. Niistä 36 ajoneuvosta, jotka olisivat saaneet välittömän ajokiellon, 11:llä oli sekä välittömiä että viivästettyjä vikoja. Toimenpide olisi kuitenkin ollut välitön ajokielto.

Täten yhdistetty ajokieltoprosentti tässä ajoneuvo-otoksessa on 3,7 % verrattuna edellisen vuoden 5,9 %:iin. Tämä 2,2 %:n nousu edellisen vuoden aikana on positiivinen trendi, vaikka kaikki liikenneturvallisuuteen liittyvät riskit ovat edelleen huolenaiheena.

Johtopäätökset

Tänä vuonna raportista käy ilmi positiivinen ja selvä nousu niiden ajoneuvojen määrässä, joiden testitulokset on kumottu. Kurinpidollisten toimenpiteiden ja kirjallisten varoitusten määrä on selvästi vähentynyt. Nämä tulokset sekä havaitsematta jääneiden vikojen ja väärin päätösten kokonaismäärän vähentyminen kertovat, että järjestelmä etenee positiiviseen suuntaan. VOSA haluaa kuitenkin edelleen jatkaa neuvonnan ja ohjeistusten antamista aina, kun se on mahdollista.

Tämän otoksen ajoneuvoista 12,2 %:lle annettiin väärä testitulos. Tästä huolimatta luvut näyttävät positiivista trendiä alaspäin. Ekstrapoloituna koko autokannan katsastusajalle tämä saattaisi tarkoittaa sitä, että ehkä jopa noin 3,7 miljoonaa ajoneuvoa saa väärän testituloksen.

Kauden 2004/2005 tulokset ovat jälleen näyttäneet, että tutkimuksen jatkamiselle on tarvetta (vaikkakin tämän vuoden tutkimus antaa rohkaisevat tulokset verrattuna edelliseen vuoteen) apuna katsastusjärjestelmän tehokkaalle valvonnalle.

Suositukset

- Sovitun tutkimusohjelman jatkaminen nykyisellä otoskoolla, joka mahdollistaa testausstandardien etenemisen kartoituksen edelleen
- Tietojen analysoimisen jatkaminen eri tavoilla maantieteellisen alueen tai kauden mukaan nähdäksemme, voimmeko havaita.
- Raportin tuloksien käyttäminen, kun VOSA pitää seuraavan koulutuksen nimetyille testaajille.
- Pyrkimyksiemme jatkaminen nimettyjen testaajien ja valtuutettujen tutkijoiden neuvonnassa ja ohjeistamisessa, mikä saattaa tarkoittaa ohjeistusten antamista tietyissä autokatsastuksen alueissa tai toimintatavoissa.
- Tietokoneistamisen toimeenpanemisen jatkuessa koko ajan laajeneva tietokanta antaa VOSAlle mahdollisuuden olla tehokkaampi ja tuloksellisempi järjestelmän heikkojen alueiden tunnistamisessa, kuten esimerkiksi kertauskoulutuksen sekä kansallisten tai paikallistason seminaarien räätälöinnissä.

- Jatkaa VOSAn päätöksen mukaisesti ja julkaista vuosineljänneksittäistä lehteä, joka sisältää yleisiä ja ajanmukaisia tietoja järjestelmästä ja uudesta teknologiasta sekä siitä, kuinka uutta järjestelmää voi testata hyväksytyjä tapoja käyttäen. Tämä ja koulutusvideoiden tekeminen auttaa testajia olemaan valmiimpia arvioimaan oikein uudenaikaista ajoneuvojärjestelmää.
- Tuoreen koulutuskatsauksen sekä kaupan ja muiden tahojen neuvonannon jälkeen VOSA on nyt pidentänyt koulutuskurssien ja pian alkavan moottori-pyöräkertauskurssin pituutta. Tämä antaa tuleville testajille mahdollisuuden saada käytännöllisempää kokemusta mukaan lukien katsastustyön tietokoneistamiskoulutuksen.
- ***Tutkitaanko teknisesti viallisten ajoneuvojen osuutta liikenneonnettomuuksissa. Jos tutkitaan, niin miten hyödynnetään katsastuksessa. Arvio tai tutkittu tieto teknisten vikojen osuudesta onnettomuuksien aiheuttajina.***
VOSAn ajoneuvojen turvallisuusalan tutkii onnettomuuksia tutustumalla paikallisten viranomaisten lähettämiin tietoihin. Tätä työtä koordinoi Transport Research Labourites liikenneministeriön lukuun.
- ***Arvioita tai tutkittua tietoa katsastuksessa havaitsematta jäävien vikojen määristä.***
[ei vastausta]
- ***Onko liikenteen valvonnan kanssa yhteistyötä. Jos on, niin miten hyödynnetään katsastuksessa***
[ei vastausta]
- ***Vikatilastot (kerätäänkö keskitetysti koko maan osalta, toteumat viime vuosilta, jne.)***
[ei vastausta]
- ***Minkälaisia katsastaja ja toimipaikkakohtaisia eroja vikatilastoissa ja hylkäysprosentteissa on ja onko asetettu tavoitteita näiden suhteen.***
[ei vastausta]

8.6 Katsastajien koulutus

- ***Peruskoulutusvaatimukset tai tyypillinen peruskoulutus ja työkokemusvaatimus tai tyypillinen työkokemus (koulutuksen kesto, kuvaus työkokemusvaatimuksista, jne.)***
Keskiasteen insinöörin pätevyys
Vähintään neljän vuoden työkokemus (Cita laatukysely 2000 s. 11)
- ***Katsastukseen liittyvä erikoiskoulutus (onko keskitetty vai hoitavatko yritykset itsenäisesti, koulutuksen kesto ja kuvaus koulutuksen sisällöstä, jne.)***
[ei vastausta]
- ***Kuvaus katsastajina toimivien täydennyskoulutuksesta***
[ei vastausta]

- **Onko missään vaiheessa tutkintoja. Jos on, niin kuvaus tutkinnoista.**

Tällä hetkellä VOSA vastaa kaikesta virallisesta katsastusmiesten koulutuksesta.

Kevyiden ajoneuvojen järjestelmässä katsastusmiehen tulee osallistua kolmen päivän koulutukseen, joka sisältää teoriakokeen. Tämän jälkeen heidän tulee pitää havaintoesitys, jota täytäntöönpanovirkailija tarkkailee ja joka pidetään katsastusmiehen omalla asemalla. Havaintoesityksellä tarkastetaan katsastusmiehen toiminnan standardien mukaisuus, katsastustapa ja laitteiden käyttö.

Katsastusmiehen tulee osallistua kertauskurssille joka kolmas vuosi.

VOSA:n omien testausasemien raskaiden tavara-ajoneuvojen testaajat osallistuvat kahden viikon peruskatsastuskurssille, jonka jälkeen virkailija hyväksyy heidät omalla testausasemallaan.

9 Yhteyshenkilöt

Country:	Finland
First Name:	Hannu
Last Name	Pellikka
Organisation:	The Finnish Vehicle Administration (AKE)
Position:	Head Of The Technical supervision and development unit
Address:	Fabianinkatu 32, FIN-00100 Helsinki, Finland
Tel:	+358 100 7800
Fax:	+358 9 6185 3600
Gsm:	+358 50 3684274
E-mail	hannu.pellikka@ake.fi

Country:	AUSTRIA
First Name:	Walter
Last Name	NISSLER
Organisation:	Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
Position:	Deputy Director/Leiter Bereich KFZ und Verkehrstechnik
Address:	Trauzlgasse 1, 1210 Wien
Tel:	+43.1.27760-9100
Fax:	+43.1.27760-9099
Gsm:	
E-mail	kfz@bmvit.gv.at

Country:	GERMANY
First Name:	Reinhard
Last Name	Meyer
Organisation:	TÜV SÜD Auto Service GmbH
Position:	
Address:	Donaustauer Str. 160, 93059 Regensburg
Tel:	+49 (0941) 645 - 15
Fax:	+49 (0941) 645 - 13
Gsm:	+49 (0175) 432 03 65
E-mail	Reinhard.Meyer@tuev-sued.de

Country:	GREAT BRITAIN
First Name:	Mark (John) (suluissa kyselyyn vastannut insinööri)
Last Name	Warden (Fitch)
Organisation:	VOSA
Position:	Senior Engineer, Testing Standards, Policy and Strategy
Address:	
Tel:	
Fax:	
Gsm:	+447980879801
E-mail	mark.warden@vosa.gsi.gov.uk (John.Fitch@vosa.gov.uk)

Country:	NETHERLANDS
First Name:	Jan
Last Name	Stokreef (Ramon Gouweleeuw)
Organisation:	RDW
Position:	(RDW Voertuigtechniek KS Roosendaal / Operationele Staf APK beleid)
Address:	
Tel:	(0165-561848)
Fax:	
Gsm:	(06 51209856 / 6749)
E-mail	jstokreef@rdw.nl (rgouweleeuw@rdw.nl)

Country:	Belgium
First Name:	Pascal
Last Name	Buekenhoudt
Organisation:	GOCA
Position:	Collaborateur service inspection automobile
Address:	21-25 RUE DE LA TECHNOLOGIE, 1082 Bruxelles
Tel:	02-469 09 00
Fax:	02- 469 32 55
Gsm:	
E-mail	buekenhoudt.p@goca.be

Country:	Danmark
First Name:	Leif
Last Name	Lorenzon
Organisation:	Færdselsstyrelsen
Position:	FS
Address:	Adelgade 13, Postboks 9039, 1304 København K
Tel:	33 92 91 00
Fax:	33 93 22 92
Gsm:	
E-mail	fstyr@fstyr.dk

Tutkimuksen vastuuhenkilö:

Turo Tiililä
Test Center Tiililä Oy
Kalevankatu 43
FI - 00180 Helsinki
+358-400-435008
turo.tiilila@testcenter.fi
www.testcenter.fi