

Opinnäytetyö (AMK)
Auto- ja kuljetustekniikka
Käyttöpainotteinen
2015

Jouni Pihlava

KATSASTUSTOIMINNAN UUSI VALVONTAMALLI



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPINNÄYTETYÖ (AMK) | TIIVISTELMÄ

TURUN AMMATTIKORKEAKOULU

Auto- ja kuljetustekniikka | Käyttöpainotteinen

2015 | Sivumäärä 33

Ohjaaja: Reijo Asp

Jouni Pihlava

KATSASTUSTOIMINNAN UUSI VALVONTAMALLI

Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksen (17/2013) katsastuslain uudistamisesta 12.11.2013. Lakiuudistus (957/2013) astui voimaan 1.7.2014. Lakiuudistuksen yhtenä tavoitteena oli katsastustoiminnan nykyisen laatutason parantaminen laatujärjestelmien ja valvontaprosessien kehittämisen avulla.

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín laatiman uuden valvontamallin muutokset katsastustoiminnan laadunvalvontaan. Tämä insinöörityö tehtiin K1 Katsastajat Oy:lle.

Työssä käydään läpi mitä odotuksia katsastusluvanhaltijan omalle laadunvalvonnalle on asetettu ja mitä tarkoitetaan Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (198/2014) mainituilla laadunvalvontamittareilla ja laadunvalvontamenetelmillä.

Tuloksena työssä on laadittu ohje miten laadunvalvontamittareita ja menetelmiä voidaan hyödyntää katsastusluvan haltijan omassa laadunvalvonnassa. K1 Katsastajat Oy:n yhtä katsastustoimipaikkaa käytettiin työssä esimerkkinä.

ASIASANAT:

Katsastus, laadunvalvonta, uusi valvontamalli

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Automotive and Transportation Engineering | Practically Oriented

2015 | Total number of pages 33

Instructor: Reijo Asp

Jouni Pihlava

NEW SUPERVISING MODEL OF INSPECTION

The parliament of Finland approved the government's proposal (17/2013) on the reform of the inspection law on 11/12/2013. The law reform (957/2013) became effective on 01/07/2014. One goal of the reform was to improve the current quality of inspection activities by developing quality management systems and control processes.

The objective of this thesis is to find out what changes The Finnish Transport Safety Agency made to the supervising model of inspection's quality control. This project was made for K1 Katsastajat Oy.

The thesis examines what expectations have been set to inspection license holder's own quality control and what is meant by quality indicators and quality control methods in the regulation (198/2014) published by the ministry of Transport and Communications.

As a result of this work, instructions were prepared about quality indicators and methods that can be used to monitor the license holder's own quality control. One of the company's inspection stations was used as an example.

KEYWORDS:

Inspection, quality control, new supervising model

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	6
2 KATSASTUKSEN HISTORIA SUOMESSA	7
2.1 Katsastustoiminnan alku	7
2.2 Autorekisterikeskus ja kilpailun vapautuminen	8
3 K1 KATSASTAJAT OY	10
4 KATSASTUKSEN LAADUNVALVONTA	11
4.1 Määritelmä	11
4.2 Laadunvalvonnan vanha toimintamalli	12
4.2.1 Laadun kehitysohjelma	12
4.2.2 Kehityskohdeseuranta	12
4.2.3 Toimipaikkojen tarkastus	13
4.2.4 Muu valvonta	13
4.3 Vanhan toimintamallin problematiikka	14
5 LAADUNVALVONNAN UUSI TOIMINTAMALLI	17
5.1 Viranomaispäätökset	19
5.2 Laadunvalvontamittarit	20
5.2.1 Suorituskykymittari	20
5.2.2 Odotusarvotilastot	21
5.2.3 Keskiarvovikatilastot	22
5.2.4 Katsastusluvan haltijan omat mittarit	23
6 LAADUNVALVONTAMITTAREIDEN HYÖDYNTÄMINEN	25
6.1 Ongelmien tunnistaminen	25
6.2 Laadunvalvontahavaintojen kerääminen	27
6.3 Korjaavat ja ehkäisevät toimenpiteet	28
7 ASEMAKOHTAINEN VALVONTA	29
7.1 K1-Katsastajat Kaarina	29
7.1.1 Vikatilastot	30
7.1.2 Painoarvotilastot	31

8 YHTEENVETO	32
---------------------	-----------

LÄHTEET	33
----------------	-----------

LIITTEET

- Liite 1. Vikaraportti (korjauskehotukset Kaarinan K1-aseamalla).
Liite 2. Vikaraportti (hylkäysviat Kaarinan K1-aseamalla).
Liite 3. Painoarvotilastot (K1 Kaarina).

KUVAT

Kuva 1. Trafin historia (Trafi 2015a).	9
Kuva 2. Applus yrityskaavio (Applus 2015).	10
Kuva 3. Uuden valvontamallin rakenne (Lampinen 2015).	17

TAULUKOT

Taulukko 1. Katsastettujen ajoneuvojen ikärakenteen jakaantuminen kahdella eri katsastusasemalla. (Lampinen 2015).	14
Taulukko 2. Ajoneuvojen iän vaikutus havaittujen vikojen määriin määräaikaikatsastuksessa (Lampinen 2015).	15
Taulukko 3. Suorituskykymittari (muokattu Trafi Extranet 2015).	21
Taulukko 4. Odotusarvotilasto (Muster).	21
Taulukko 5. Keskiarvovikatilasto 2014 (Trafi Extranet 2015).	23
Taulukko 6. Katsastustoimipaikkakohtainen vikatilastovertilu (tilastokone).	24
Taulukko 7. Katsastustoimipaikkakohtainen vikatilastovertilu (Muster).	24
Taulukko 8. Katsastustoimipaikkojen laatutavoite (muokattu Trafi Extranet 2015).	25
Taulukko 9. Katsastajakohtainen tilastovertilu (muokattu Lampinen 2015).	26
Taulukko 10. Aseman laatuarvosana (muokattu Trafi Extranet 2015).	Virhe.
Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.	
Taulukko 11. Aseman katsastajatilasto (Qlikview).	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.

1 JOHDANTO

Katsastusvelvollisuuden alaiset ajoneuvot on esitettävä määräaikaikatsastukseen, jossa tarkastetaan ajoneuvon kunto ja rekisteriin merkityt tiedot. Katsastuksessa havaitut viat ja puutteet on korjattava mahdollisimman pian. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi valvoo katsastustoimintaa seuraamalla katsastusluvan haltijoiden säännösten ja määräysten noudattamista, katsastuspalvelujen riittävää laatua ja asiakkaiden yhdenvertaista kohtelua.

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää katsastusluvan haltijan omalle laadunvalvonnalle asetetut vaatimukset ja odotukset. Työssä käydään läpi miten katsastustoiminnan laatua valvottiin aikaisemmin ja mitä uutta 1.7.2014 voimaan tullut lakiuudistus (957/2013) edellyttää.

Opinnäytetyö on tehty K1 Katsastajat Oy:lle ja tuloksena työssä on laadittu ohje miten Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (198/2014) mainittuja laadunvalvontamittareita ja laadunvalvontamenetelmiä voidaan käyttää hyväksi katsastusluvan haltijan omassa laadunvalvonnassa. Työssä on lisäksi tehty tutkimus yrityksen yhden toimipaikan katsastuksen laadusta hyväksi käyttäen tilastollisia menetelmiä.

2 KATSASTUKSEN HISTORIA SUOMESSA

2.1 Katsastustoiminnan alku

Ensimmäiset ajoneuvot tuotiin Suomeen 1900-luvun alussa. Automobiili liikenteen järjestyssääntö vahvistettiin Helsingissä 22.7.1907 ja säännölliset katsastukset aloitettiin. Insinööri Fredrik Vilhelm Lindroos valittiin ensimmäiseksi automobiilien asiantuntevaksi tarkastusmieheksi 29.7.1907. (Sornikivi 1996, 21.)

Suomen ensimmäinen katsastusmiehen toimi julistettiin avoimeksi 9.12.1914. Maistraatin päätöksellä ensimmäiseksi kokopäiväiseksi katsastusmieheksi valittiin diplomi-insinööri Thorvald Tawasti 30.12.1914. Tähän aikaan autokanta oli erittäin pieni ja katsastustoiminta oli vielä hyvin alkeellista. (Sornikivi 1996, 37-41.)

1920-luvun alussa autokanta oli kasvanut Suomessa jo varsin suureksi. Ministeriö ryhtyi valmistelemaan valtakunnallisia säännöksiä ajoneuvoliikenteelle. Valtioneuvosto antoi 18.5.1922 päätöksen ajoneuvojen rekisteröinnistä ja katsastuksesta, jonka mukaan maaherra alkoi pitää rekisteriä automobiileista ja moottoripyöristä. Ajoneuvo oli rekisteröitävä siinä läänissä, missä omistaja asui ja ajoneuvon tiedot kirjattiin kankorttiin. Varsinainen rekisterikilpi tuli käyttöön, jossa oli valkoisella pohjalla musta kirjain ja yhdestä neljään numeroa. (Sornikivi 1996, 73-79.)

Läänit määrättiin jaettavaksi katsastusalueisiin 21.5.1926, johon kuhunkin oli nimitettävä yksi katsastusmies kerrallaan kolmen vuoden määräajaksi. Kaupunkeihin, joissa oli yli 35 000 asukasta, voitiin nimittää useampia katsastusmiehiä. Suomi jaettiin seuraaviin kahdeksaan eri lääniin: Uudenmaan lääni, Turun ja Porin lääni, Hämeen lääni, Viipurin lääni, Mikkelin lääni, Kuopion lääni, Vaasan lääni ja Oulun lääni. (Sornikivi 1996, 95-99.)

2.2 Autorekisterikeskus ja kilpailun vapautuminen

Ajoneuvojen rekisteröinti päättyi lääninhallituksissa vuoden 1965 lopussa. Moottoriajoneuvojen keskusrekisteröinti aloitettiin 1.1.1966 Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön alaisessa Autorekisterikeskuksessa, jonka tehtävä oli pitää mm. rekisteriä maan moottoriajoneuvoista ja huolehtia moottoriajoneuvoveron maksuunpanosta. Autorekisterikeskuksen perustamisen tarkoituksena oli keskitää moottoriajoneuvojen rekisterinpito yhteen paikkaan lääninhallituksien sijaan. (Sornikivi 1996 129.)

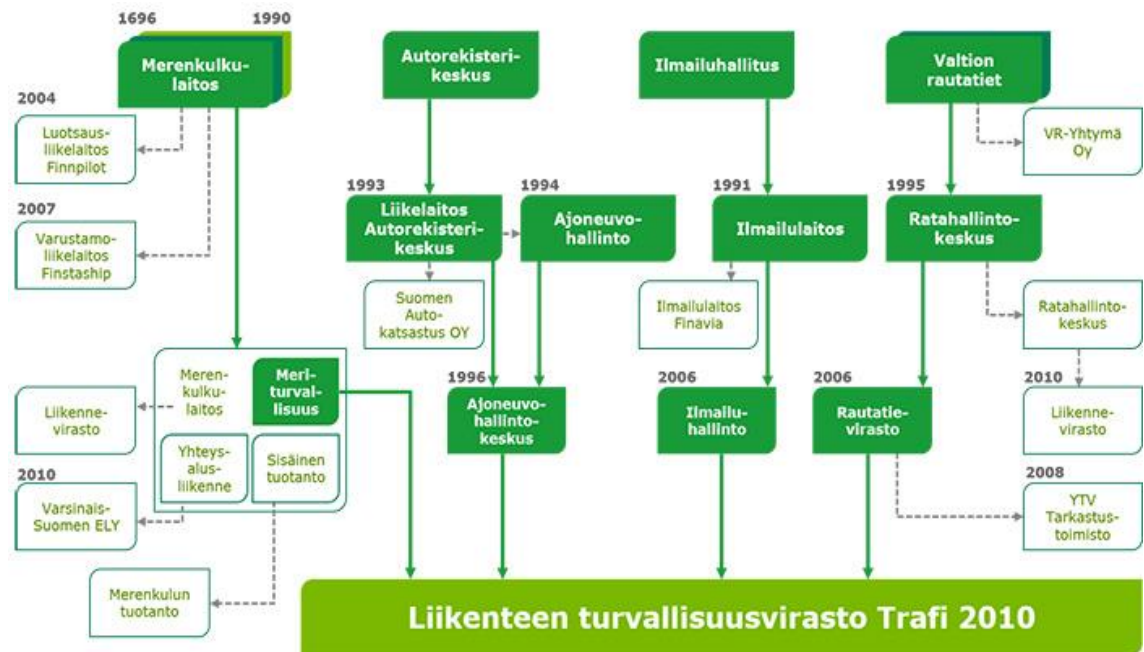
Vuonna 1968 katsastustoimen johto ja valvonta siirtyi Autorekisterikeskuksen tehtäväksi. Maaherralta poistettiin valvontavalta katsastusmiehiin ja heidän toimintaansa nähden. Kukin lääni muodosti tästä lähtien katsastusalueen, jonka toimintaa johti Autorekisterikeskuksen alainen lääninkatsastusmies. (Sornikivi 1996 129-130.)

Vuoden 1996 alussa Autorekisterikeskus jaettiin kahtia, jolloin muodostettiin valtionyhtiö Suomen Autokatsastus Oy ja Ajoneuvohallintokeskus (AKE).

Ajoneuvojen katsastustehtävien toimiluvista annetun lain (1371/1993), jäljempänä vuoden 1993 toimilupalaki, nojalla ajoneuvojen katsastustoiminta avattiin rajoitetusti kilpailulle vuoden 1994 alusta. Yksityiset katsastustoimipaikat saivat aloittaa katsastustoiminnan saatuaan toimintaan luvan liikenneministeriöltä. Katsastustoiminnan kilpailu vapautui kokonaisuudessaan 1.1.1995, jolloin Suomessa toimi 77 katsastusasemaa. (HE 17/2013.)

Katsastusalan kilpailulle vapauttamisen jälkeen katsastustoimipaikkojen määrä on yli nelinkertaistunut. Syyskuun lopussa vuonna 2012 katsastustoimipaikkoja oli 348. Vuoden 2012 tammikuun ja 2012 syyskuun välisenä aikana uusia katsastuslupia on myönnetty 93. Alalla toimivia katsastusasemia on nykyään noin 480. (HE 17/2013.)

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi muodostettiin yhdistämällä Ajoneuvohallintokeskus AKE, Ilmailuhallinto, Rautatievirasto sekä Merenkulkulaitoksen meriturvallisuustoiminto. Trafi aloitti toimintansa vuoden 2010 alussa. Kaavio Trafín historiasta on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Trafín historia (Trafi 2015a).

3 K1 KATSASTAJAT OY

Vuonna 1995 perustettiin yksityinen katsastusasema Raision Autokatsastus Oy. Lähivuosina samojen omistajien perustamia katsastusasemia tuli lisää ja nämä katsastusasemat muutaman muun omistajan katsastusasemien lisäksi yhdistettiin K1 Katsastajat –ketjuksi vuonna 2003. Espanjalainen Applus –yhtiö osti K1 Katsastajat vuonna 2006. Applus Finland konsernin omistaa emoyhtiö Applus ja se tuottaa tukipalvelut ja hallinnolliset palvelut tytäryhtiöille (Kuva 2).

Applus on maailman toiseksi suurin katsastusalan toimija n. 17 miljoonalla katsastuksella. Yhtiön toimialaan kuuluu katsastusten lisäksi mm. ajoneuvoteollisuuteen liittyvä testaus ja sertifiointi. Yritys toimii tällä hetkellä yli 60 maassa ja se työllistää n. 20 000 työntekijää. Liikevaihtoa kertyy n. 1,6 miljardia euroa vuodessa. Applus Finland kuuluu Applus automotiven alaisuuteen ja tähän konserniin kuuluvat Applus Finland, Applus Iteuve Technology S.L. sivuliike Suomessa, K1 Katsastajat Oy ja K1 Total Oy. K1 Total Oy:n katsastustoimipaikoilla on mahdollistettu uuden toimilupalain avulla myös lisäpalveluiden ja tarvikkeiden myynti katsastuksen lisäksi.



Kuva 2. Applus yrityskaavio (Applus 2015).

K1 Katsastajien noin 40 aseman verkko kattaa lähes koko Suomen. K1 Totalin noin 15 aseman verkko kattaa Suomen suurimmat kaupungit. K1 Katsastajien toimipisteissä katsastetaan vuosittain lähes 650 000 ajoneuvoa. Henkilökuntaa kokonaisuudessaan on noin 250 henkeä ja liikevaihtoa kertyy vuodessa noin 27 miljoonaa euroa. (K1-Katsastajat 2015.)

4 KATSASTUKSEN LAADUNVALVONTA

4.1 Määritelmä

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi valvoo katsastusluvan haltijoiden toimintaa. Valvonnan tarkoituksena on seurata säännösten ja määräysten noudattamista, katsastuspalvelujen riittävää laatua ja asiakkaiden yhdenvertaista kohtelua. Katsastusluvan haltijoilla tulee olla jatkuvasti päivitettävä laadun kehitysohjelma, jonka avulla katsastusluvan haltija pyrkii varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkean laadun.

”Katsastusluvan haltijan oman laadunvalvonnan on kyettävä varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkea laatu:

- tunnistamalla katsastustoiminnan laatuun liittyviä ongelmia
- selvittämällä ongelmien syitä
- suunnittelemalla, päättämällä ja toteuttamalla ne toimenpiteet, jotka todennäköisesti poistavat ongelman ja estävät sen esiintymisen uudelleen
- seuraamalla ja varmistumalla korjaavien ja ehkäisevien toimenpiteiden vaikutusten tehokkuudesta.” (Trafi 2014c.)

Tarpeen vaatiessa Liikenteen turvallisuusvirasto voi laadunvalvontatietojen perusteella edellyttää katsastusluvan haltijaa ryhtymään korjaaviin ja ehkäiseviin toimenpiteisiin. (Trafi 2014c.)

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) nojalla katsastusluvan haltija on velvollinen antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle tarvittavat tiedot toiminnan laadun ja asetettujen edellytysten hoitamisen selvittämiseksi. (Trafi 2014c.)

4.2 Laadunvalvonnan vanha toimintamalli

4.2.1 Laadun kehitysohjelma

Katsastuspäätökset ja havaitut viat tallentuvat valtakunnallisesti Trafin ajoneuvotietojärjestelmään (ATJ) toimipaikka-, katsastaja-, ajoneuvo-, tarkastuskohde- ja komponenttikohtaisesti. Näiden tietojen perusteella Trafi pystyy valvomaan toimipaikkojen toimintaa tarkkaan asema- ja katsastajakohtaisesti.

Vanhan toimintamallin tärkeimpänä tarkastelukohteena oli seurata näiden tilastojen avulla katsastajien hylkäysprosenttia. Tilastojen avulla pidettiin vikatilastovertailua korjauskehotusten ja hylkäyksiin johtaneiden päätösten prosentuaalisista määristä katsastajien välillä.

Katsastusluvan haltijoilla oli tiedossa Trafin ilmoittamat valtakunnalliset keskiarvot, joihin yksittäisten katsastajien ja toimipaikan kokonaisprosenttien tulisi ylittää. Esimerkiksi korjauskehotusten keskiarvot olivat luokkaa 60-70 % ja hylkäysprosenttien 25-30 % katsastetuista ajoneuvoista. Molemmille odotusarvoille sallittiin poikkeamat, jotka olivat korjauskehotuksissa noin -20 %...+40 % ja hylkäysprosentteissa -3 %...+7 % valtakunnan keskiarvosta.

4.2.2 Kehityskohdeseuranta

Vikatilastovertailun perusteella jokaisella yksittäisellä toimipaikalla katsastustoiminnasta vastaavat henkilöt valitsivat Trafin katsastuksen valvonnan ohjeen mukaan vähintään viisi kehityskohdetta, jotka vaativat korjaavia toimenpiteitä. Kohteiden valitsemisen jälkeen pidettiin kehityspalaverit, joihin kaikki aseman katsastajat osallistuivat. Palaverissa käytiin läpi vikatilastovertailun perusteella valitut kohteet ja niitä koskevat arvosteluperusteet. Katsastajakohtaisesti eroihin pyrittiin yhdessä löytämään syitä ja ratkaisuja. Palaverien perusteella laadittiin laadun kehitysohjelma, josta ilmenivät poikkeaman syyt, sovitut korjaavat toimenpiteet ja kohteen seurannan aikataulu. (Trafi 2015b).

Seurantapalavereja pidettiin vähintään kolmen kuukauden välein. Seurantapalavereissa käytiin läpi jokaisen kehityskohteen tila ja päätettiin jatketaanko kohteen seuranta vai onko päästy jo tavoitteeseen ja seuranta voidaan kyseisestä kehityskohteesta lopettaa. Edellisen kehityskohteen tilalle valittiin vikatilastovertailun perusteella seuraavaksi suurimmat erot sisältävä kohde. Lisäksi valvontaan otettiin sellaisia kohteita, joissa katsastajien väliset erot olivat yli 50 %. Valittujen vikakohteiden esiintymistiheyden oli oltava vähintään 0,5 %. (Trafi 2015b).

4.2.3 Toimipaikkojen tarkastus

Ajoneuvohallintokeskus suoritti tarpeen mukaan tarkastus- ja valvontakäyntejä katsastustoimipaikoilla. Tarkastuskäynnit olivat yleisen toiminnan tai yksittäisen asian selvittämiseksi tehtyjä lyhytkestoisia käyntejä. Ne olivat katsastustoimipaikan toiminnan, toimintatapojen ja työmenetelmien selvittämiseksi sekä ohjaamiseksi tehtyjä kestoiltaan vähintään puolen päivän mittaisia valvontakäyntejä. Osa tarkastuksista kohdistettiin asiakirjavalvontaan ja toimipaikalla olevien mittauslaitteistojen asianmukaisesta toiminnasta varmistumiseen. (Trafi 2015b).

Tarkastuksia suoritettiin myös testiautojen avulla, jolloin katsastukseen esitettiin ajoneuvo, johon oli tehty ennalta vikoja ja toimipaikan suorittama katsastus pisteytettiin havaittujen vikojen perusteella. Yksittäisen katsastuksen laatua saatettiin myös seurata tarkastamalla ajoneuvo juuri ennen tai jälkeen varsinaisen katsastuksen. (Trafi 2015b).

4.2.4 Muu valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto toimi yhteistyössä poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen kanssa, jotka raportoivat mahdollisuuksien mukaan liikenteen valvonnassa tavatuista epäkuntoisista tai muutoin säädöstenvastaisista katsastetuista ajoneuvoista. Trafi suoritti tarvittaessa kyseisten ajoneuvojen tarkastuksia sekä

osallistui muutoinkin tienvarsitarkastuksiin, kun kyse on katsastuksen valvon-
nasta. (Trafi 2015b).

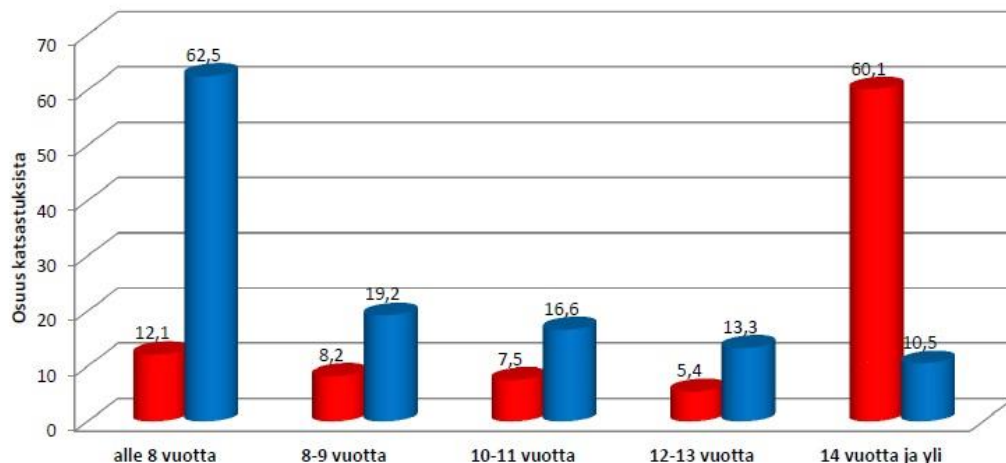
4.3 Vanhan toimintamallin problematiikka

Katsastustoimipaikkojen hylkäysprosenttia käytettiin perinteisesti katsastustoi-
minnan laadun arvioimisessa vertaamalla sitä yleiseen valtakunnalliseen kes-
kiarvoon. Hylkäysprosentti mittaa ainoastaan hylkäykseen johtavien katsastus-
päätösten suhteellista määrää, eikä;

- Huomioi katsastuksissa havaittujen korjauskehotusten ja hylkäysvikojen määriä
- Vikojen jakaantumista tarkastuskohteittain
- Katsastettujen ajoneuvojen kuntoon vaikuttavia tekijöitä

Yhtenä suurena vaikuttavana tekijänä ajoneuvojen kunnossa on katsastustoi-
mipaikoilla käyvien ajoneuvojen ikärakenne. Toisella toimipaikalla saattaa käy-
dä paljon uudempia ajoneuvoja, kun taas toisella paljon ikääntyneempiä ajo-
neuvoja (Taulukko 1).

Taulukko 1. Katsastettujen ajoneuvojen ikärakenteen jakaantuminen kahdella
eri katsastusasemalla. (Lampinen 2015).

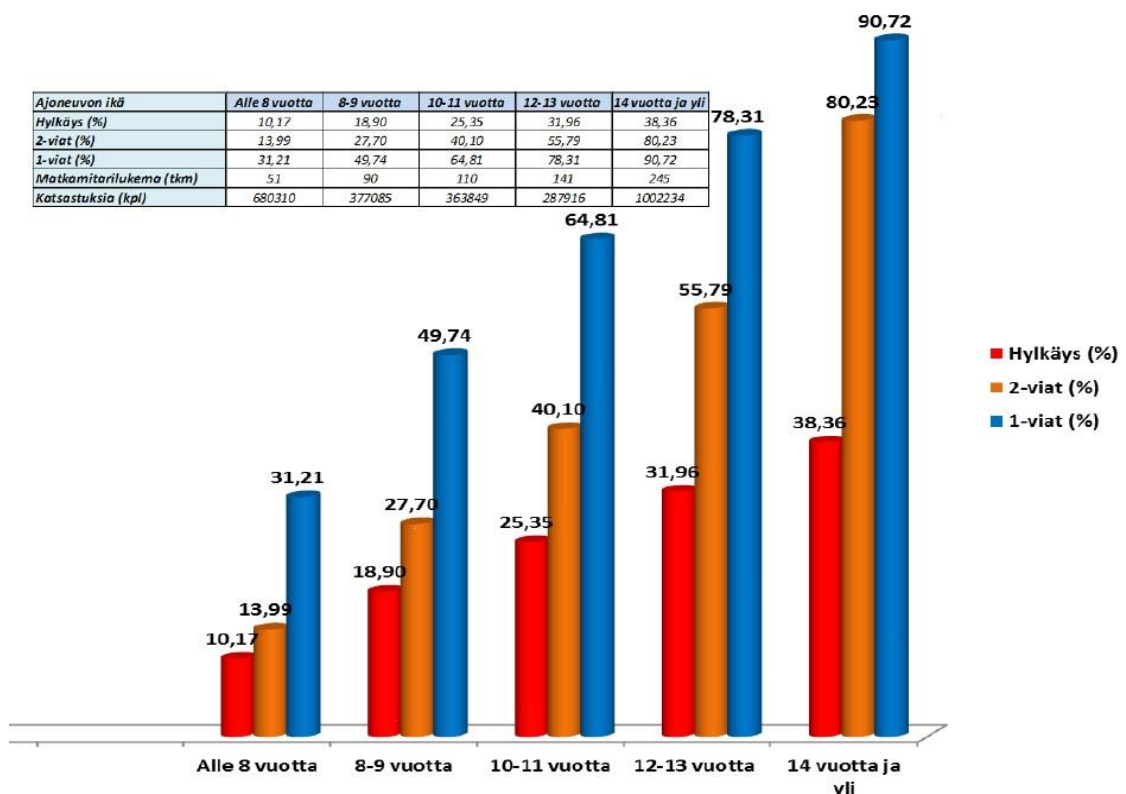


Ajoneuvon ikä	Alle 8 vuotta	8-9 vuotta	10-11 vuotta	12-13 vuotta	14 vuotta ja yli
Hylkäys (%)	10,17	18,90	25,35	31,96	38,36
2-viat (%)	13,99	27,70	40,10	55,79	80,23
1-viat (%)	31,21	49,74	64,81	78,31	90,72
Matkamitarilukema (tkm)	51	90	110	141	245

Taulukosta 1 näkee, että punaisella merkityllä katsastusasemalla käy selvästi vanhempia ajoneuvoja verrattuna siniseen asemaan. Mitä vanhempi ajoneuvo, sitä enemmän siinä on yleensä vikoja. Vikojen määrä moninkertaistuu ajoneuvojen ikääntyessä, koska ajoneuvon kokonaisajomäärä kasvaa jatkuvasti ja sitä myöden mekaaninen kuluminen ja materiaalien ominaisuuksien heikkeneminen (korroosio) lisääntyy (Taulukko 2). Vanhempia ajoneuvoja ei myöskään huolleta yhtä säännöllisesti kuin uusia ajoneuvoja.

Korjauskehotus (1-vika) merkitään silloin, kun vika tai puutteellisuus on yksinkertaisella tavalla korjattavissa. Viasta tai puutteellisuudesta ei saa aiheutua suurta haittaa tai vaaraa liikenneturvallisuudelle tai ympäristölle. Hylkäysvika (2-vika) on vika tai puutteellisuus, joka aiheuttaa liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää vaaraa, taikka ympäristön kannalta huomattavaa haittaa. Ajokieltoon (3-vika) merkitään silloin, kun vika tai puutteellisuus aiheuttaa välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle.

Taulukko 2. Ajoneuvojen iän vaikutus havaittujen vikojen määriin määräaikaiskatsastuksessa (Lampinen 2015).



Hylkäysprosentin tavoitteeseen eli yleiseen valtakunnalliseen keskiarvoon oli kuitenkin mahdollisuus päästä, vaikka katsastuksessa esimerkiksi tarkastettaisiin vain osa tarkastuskohteista. Ajoneuvojen tarkastamisen olisi voinut lopettaa ensimmäisen hylkäykseen johtavan vian löytymisen jälkeen.

5 LAADUNVALVONNAN UUSI TOIMINTAMALLI

Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksen (17/2013) katsastuslain uudistamisesta 12.11.2013. Lakiuudistus (957/2013) astui voimaan 1.7.2014. Uudistuksen yhtenä tavoitteena on katsastustoiminnan nykyisen laatutason parantaminen laatujärjestelmien ja valvontaprosessien kehittämisen avulla. Lakiuudistuksen asettamat tavoitteet ovat edellyttäneet valvonnan toimintamallin perusteellista uudistamista. Katsastustoiminnan vaatimustenmukaisuus varmistetaan uuden valvontamallin rakenteessa (Kuva 3) olevilla laatujärjestelmillä ja valvontaprosesseilla.



Kuva 3. Uuden valvontamallin rakenne (Lampinen 2015).

Ajoneuvojen katsastustoimintaa määrittelevä laki edellyttää katsastusluvan hakijalta standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan akkreditoidun sertifiointielimen sertifoiman laadunhallintajärjestelmän varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkea laatu jokaisella luvan hakijan katsastustoimipaikalla. Katsastustoiminnalle säädetyt ja määrätyt vaatimukset on otettava huomioon laadunhallintajärjestelmässä. Vanhojen toimilupien haltijat pystyivät jatkamaan vanhoja toimilupiaan ilmoitusmenettelyllä viideksi vuodeksi siirtymävaiheen ansiosta. Tulevaisuudessa jokaisella katsastusluvan haltijalla tulee olla kyseinen laadunhallintajärjestelmä viimeistään 30.6.2019.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus (198/2014) on laadittu varmistamaan SFS-EN ISO 9001:2008 laatusertifiointin vaikuttavuus katsastustoiminnassa. Katsastustoimipaikkojen tulee laadunvalvontamittareiden ja oman laadunvalvonnan havaintojen avulla tuottaa tietoa katsastusprosessin vaatimustenmukaisuudesta ja suorituskyvystä myös standardin mukaisia johdon katselmuksia, sisäisiä auditointeja ja niiden suunnittelua varten.

Liikenne ja turvallisuusviraston laatima ohje katsastustoiminnan omasta laadunvalvonnasta (TRAFI/14182/06.03.10/2014) tarkentaa Liikenne- ja viestintäministeriön asetusta (198/2014). Ohjeessa on kerrottu mitä tarkoitetaan asetuksessa edellytetyillä laadunvalvontamittareilla ja laadunvalvontamenetelmillä, sekä miten laadunvalvontamittareita ja menetelmiä tulee hyödyntää katsastusluvan haltijan omassa laadunvalvonnassa.

Trafi hankkii tarkastuspalveluja ulkopuoliselta palveluntarjoajalta 1.7.2014 lähtien. Trafi valitsee tarkastettavat katsastustoimipaikat ensisijaisesti laadunvalvontamittareiden ja riskianalyysojen perusteella. Katsastustoimipaikoille tehdään valvontatarkastuksia ja testiautoilla suoritettuja tarkastuskäyntejä. Tarkastuskäyntien volyymin kasvatetaan 1.7.2014 alkaen.

5.1 Viranomaispäätökset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa katsastusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos katsastuksessa on:

- Hyväksytty liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia
- Hylätty ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu
- Tarpeettomasti edellytetty korjattavaksi ajoneuvojen vikoja tai puutteita
- Vikojen tai puutteiden määrä taikka ensimmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen suhteellinen osuus perusteettomasti poikkeaa merkittävästi toimipaikalla katsastajakohtaisesti tai yleisestä valtakunnallisesta tasosta
- Laiminlyöty ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jätetty suorittamatta tehtävä, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä
- Rikottu 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta

Liikenteen turvallisuusviraston on kuitenkin annettava katsastusluvan haltijalle katsastusluvan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus jos:

- Luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta
- Luvan peruuttamisen taikka varoituksen tai huomautuksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata
- Liikenteen turvallisuusviraston on ennen luvan peruuttamista taikka varoituksen tai huomautuksen antamista annettava luvan haltijalle mahdollisuus kohtuullisessa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti

Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu. (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 957/2013, 43 §).

5.2 Laadunvalvontamittarit

Laadunvalvontamittareilla ja tilastoilla tuotetaan tarkempaa informaatiota katsastustoiminnan laadusta asemakohtaisesti. Mittareita tarkastelemalla tunnustetaan katsastustoimiluvan haltijoita, joiden toiminnan vaatimustenmukaisuus ja suorituskyky eivät vastaa toiminnalle asetettuja vaatimuksia. (Trafi Extranet 2015).

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (198/2014) mainitulla laadunvalvontamittareilla tarkoitetaan:

- suorituskykymittareita
- odotusarvotilastoja
- keskiarvovikatilastoja
- katsastustoimipaikkakohtaisia määräaikaikatsastustilastoja
- katsastustoimipaikkakohtaisia erikoiskatsastustilastoja
- katsastusluvan haltijan oman laadunvalvonnan tarpeisiin laadittuja mittareita ja tilastoja.

5.2.1 Suorituskykymittari

Suorituskykymittari toimii uuden valvontamallin runkona tuottamalla katsastustoiminnan kannalta monin tavoin hyödynnettävää informaatiota katsastustoiminnan laadusta. Suorituskykymittarin arvosana kuvastaa kuinka hyvin katsastustoimipaikka on saavuttanut toiminnan laadulle asetetut odotusarvot. Suorituskykymittarin tarkoitus on tuottaa informaatiota siitä, kuinka hyvin jokainen katsastustoimipaikka vastaa niille asetettuja odotuksia. Suorituskykymittareiden avulla tuotettu tulos julkaistaan Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämän extranet-palvelun välityksellä vähintään kuuden kuukauden välein.

Suorituskykymittarista (Taulukko 3) selviää katsastustoimipaikalla määritetyllä aikavälillä suoritettujen katsastusten lukumäärä, arvosanat hylkäykseen johtaneille katsastuksille, havaittujen 1-vikojen (korjauskehotus) ja 2-vikojen (hylätty) määrälle ja aseman kokonaistulos. Taulukon lukemisen helpottamiseksi arvo-

sanat ovat merkitty myös värimerkeillä. Vihreä merkki tarkoittaa kiitettävää (7-10), keltainen tyydyttävää (4,0-6,9) ja punainen välttävää (0-3,9) arvosanaa.

Taulukko 3. Suorituskykymittari (muokattu Trafi Extranet 2015).

Katsastustoimipaikka	1.7.2014-30.6.2015				
	Katsastuksia kpl	HYLKÄYS	1-VIAT	2-VIAT	KOKONAISTULOS
K1-Katsastajat Kaarina	11575	3,4	5,7	2,8	4,0
K1-Katsastajat Lauste	4754	3,7	3,2	1,7	2,9
K1-Katsastajat Naantali	4948	8,3	6,7	7,7	7,5
K1-Katsastajat Raisio	16282	2,1	3,4	3,2	2,9
K1-Katsastajat Salo	13181	3,3	5,2	2,8	3,8
K1-Katsastajat Turku	5424	2,6	4,2	2,5	3,1

5.2.2 Odotusarvotilastot

Odotusarvotilastoilla tarkoitetaan tilastollisten laadunvalvontamenetelmien avulla laskettuja odotusarvoja eri-ikäisten ajoneuvojen määräaikaikatsastuksissa havaittujen 1-vikojen ja 2-vikojen prosentuaalisille kokonaismäärille. Odotusarvojen laskennassa on käytetty koko maan määräaikaikatsastuksista ajoneuvotietojärjestelmään tallennettuja vikatietoja. (Trafi Extranet 2015).

Taulukko 4. Odotusarvotilasto (Muster).

HYLKÄYSPROSENTTI					
	< 8 v	8-10 v	10-12 v	12-14 v	> 14 v
Taso 0	16,46	31,14	40,11	48,52	56,02
Taso 10	13,04	23,86	31,05	37,98	44,22
Taso 9	12,37	22,65	29,54	36,22	42,25
Taso 8	11,70	21,43	28,03	34,47	40,29
Taso 7	11,33	20,22	26,52	32,71	38,32
Taso 6	10,89	19,44	25,55	31,58	37,06
Taso 5	10,44	18,66	24,58	30,45	35,79
Taso 4	10,00	17,88	23,61	29,32	34,53
Taso 3	9,56	17,10	22,64	28,20	33,26
Taso 2	9,12	16,32	21,67	27,07	32,00
Taso 1	8,67	15,54	20,70	25,94	30,73
Taso 0	8,23	14,76	19,73	24,81	29,47

Taulukossa 4 on ilmoitettu Trafín tilastollisten laadunvalvontamenetelmien avulla lasketut odotusarvot aseman hylkäysprosentteille. 1-vikatilastoille ja 2-vikatilastoille on tehty omat odotusarvotaulukot. Jokaiselle katsastustoimipaikalle on laadittu omat odotusarvotilastot, jonka mukaan laatuarvosanat muodostuvat. Taulukoissa taso 7 on valtakunnallinen keskiarvo ja jokaisen aseman tulisi pyrkiä saavuttamaan vähintään tämä taso.

Odotusarvoja verrataan katsastustoimipaikkakohtaisesti ajoneuvotietojärjestelmään tallennettuihin tietoihin ja tulos lasketaan katsastustoimipaikalla katsastettujen ajoneuvojen ikärakenteen perusteella. Jokaisella asemalla käytetään katsastettujen ajoneuvojen ikärakenteen muodostamaa painoarvoa. Osa-alueet on jaettu ikäluokkiin: alle 8 vuotta, 8-10 vuotta, 10-12 vuotta, 12-14 vuotta ja yli 14 vuotta. Esimerkiksi jos katsastusasemalla käyvistä ajoneuvoista 20 % on alle 8 vuoden ikäisiä, niin sen osa-alueen arvosanalla on 20 % painoarvo osa-alueen kokonaisarvosanan muodostumisessa.

5.2.3 Keskiarvovikatilastot

Katsastuspäätökset ja havaitut viat tallennetaan valtakunnallisesti Trafín ajoneuvotietojärjestelmään toimipaikka-, katsastaja-, ajoneuvo-, tarkastuskohde- ja komponenttikohtaisesti. Vuosittain ajoneuvotietojärjestelmään tallentuu noin kolme miljoonaa määräaikaikatsastusta. (Trafi Extranet 2015).

Ajoneuvotietojärjestelmään tallennettujen tietojen perusteella Trafi pystyy mahdollistamaan prosessien tilastollisen laadunvalvontamenetelmien soveltamisen katsastustoiminnan laadun tarkkailussa. Keskiarvovikatilastojen (Taulukko 5) perusteella pystytään laskemaan odotusarvot eri-ikäisten ajoneuvojen katsastuksissa havaittujen vikojen määrille ja hylkäysprosentteille. (Trafi Extranet 2015).

Taulukko 5. Keskiarvovikatilasto 2014 (Trafi Extranet 2015).

Keskiarvovikatilasto 2014
2 711 394 määräaikaikatsastusta kaikki ajoneuvoluokat

Tarkastuskohde	Kaikki ajoneuvot		
	1-viat	2-viat	3-viat
Valmistajan kilpi	0,01	0,05	0,00
Valmistenumero	0,00	0,10	0,00
Muu jarru ja hidastin	0,02	0,11	0,00
Ajovakautusjärjestelmä	0,00	0,05	0,00
Läihvalo	8,74	0,21	0,00
Kaukovoalo	0,84	0,01	0,00
Hätävilkut	0,11	0,00	0,00
Heijastin ja heijastavat pinnat	0,19	0,00	0,00
Äänimerkinantolaitte	0,67	0,00	0,00
Ajovoalo	0,79	0,04	0,00
Katsastuksia seurantajaksolla yht. kpl	2 711 394		
1-viat yhteensä (pros. yks.)	65,29 %		
2-viat yhteensä (pros. yks.)	48,32 %		
3-viat yhteensä (pros. yks.)	0,24 %		
Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen osuus	26,33 %		

Taulukossa 5 on määräaikaikatsastuksissa havaitut 1-vikojen, 2-vikojen ja 3-vikojen prosentuaaliset kokonaismäärät valtakunnallisesti. Esimerkkinä olevaan taulukkoon ei ole merkitty jokaista määräaikaikatsastuksessa tarkastettavaa tarkastuskohdetta.

5.2.4 Katsastusluvan haltijan omat mittarit

Katsastusluvan haltijan tulee laatia katsastustoimipaikkakohtainen vikatilastovertailu (Taulukko 6) neljän kuukauden välein. Vikatilastovertailun tulee sisältää tiedot määräaikaikatsastuksissa havaittujen 1-vikojen ja 2-vikojen prosentuaalisista kokonaismääristä toimipaikka- ja katsastajakohtaisesti jaoteltuna.

Taulukko 6. Katsastustoimipaikkakohtainen vikatilastoverailu (tilastokone).

Vikakohde	HLÖ 1	HLÖ 2	HLÖ 3	Aseman luvut			Trafi	
				Min	Max	Ka	Ka	Kh
6 Ohjauslaitteet	4,1%	5,1%	5,4%	4,1%	5,4%	4,7%	4,46%	1,49%
600 Ohjausnivelet ja -tangot	4,1%	4,9%	5,1%	4,1%	5,1%	4,6%	4,31%	1,17%
601 Ohjausvaihte	0,0%	0,2%	0,3%	0,0%	0,3%	0,1%	0,11%	0,14%
602 Ohjauslaitteet						0,0%	0,04%	0,18%
603 Ohjautuva akselisto						0,0%	0,00%	0,00%
7 Muut laitteet ja varusteet	2,1%	1,0%	1,9%	1,0%	2,1%	1,6%	0,95%	0,95%
700 Muut laitteet ja varusteet						0,0%	0,00%	0,04%
701 Voimansiirto	0,4%	0,1%	0,3%	0,1%	0,4%	0,3%	0,09%	0,09%
702 Turvavyöt ja -varusteet	1,5%	0,8%	1,4%	0,8%	1,5%	1,2%	0,69%	0,35%
Vikakohde	HLÖ 1	HLÖ 2	HLÖ 3	Aseman luvut			Trafi	
Kappalemäärä	2083	1598	702					
Hylkäysprosentti	28,9%	30,0%	39,6%	28,9%	39,6%	31,0%	26,8%	-3%+7%

Katsastusluvan haltijoilla on käytössään tarkat tilastot katsastustoimipaikka- ja katsastajakohtaisesti, joista näkee katsastuksissa merkityt viat prosentuaalisesti. Nykyään katsastusasemilla on käytössä uusi monipuolinen katsastustietojärjestelmä Muster. Musterilla pystytään luomaan vikaraportti, joka muodostaa automaattisesti tärkeimmät katsastusluvan haltijan omavalvontaan liittyvät tilastot excel-muodossa (Taulukko 7).

Taulukko 7. Katsastustoimipaikkakohtainen vikatilastoverailu (Muster).

	KATS. 1	KATS. 2	KATS. 3	KATS. 4	Suurin	Pienin	Keskiarvo
Valaisimet ja sähkölaitteet - 00: Lähivalo	8,1%	9,9%	11,2%	10,0%	11,2%	8,1%	9,8%
Valaisimet ja sähkölaitteet - 01: Kaukovalo	0,4%	0,6%	0,3%	0,1%	0,6%	0,1%	0,4%
Valaisimet ja sähkölaitteet - 02: Etuvalo	8,7%	7,1%	6,6%	9,7%	9,7%	6,6%	8,0%
Valaisimet ja sähkölaitteet - 03: Lisävalot	3,1%	3,1%	3,2%	2,7%	3,2%	2,7%	3,0%
Valaisimet ja sähkölaitteet - 04: Takavallo	2,3%	3,7%	1,0%	3,7%	3,7%	1,0%	2,7%
Valaisimet ja sähkölaitteet - 05: Jarruvalo	3,3%	2,5%	3,1%	4,4%	4,4%	2,5%	3,3%
Valaisimet ja sähkölaitteet - 06: Suuntavallo	1,0%	0,6%	0,6%	0,8%	1,0%	0,6%	0,7%
Valaisimet ja sähkölaitteet - 07: Rekisterikilven valo	10,4%	6,8%	11,2%	9,4%	11,2%	6,8%	9,5%
Katsastuksia yhteensä	944	354	713	709			
1-Viat / Katsastukset	61,5%	61,3%	61,9%	65,2%			

6 LAADUNVALVONTAMITTAREIDEN HYÖDYNTÄMINEN

Suorituskykymittarin tuottaman tiedon avulla Trafi seuraa katsastusluvan haltijoita, joiden toiminnan vaatimustenmukaisuus ja suorituskyky eivät todennäköisimmin vastaa katsastustoiminnalle asetettuja vaatimuksia. (Lampinen 2015.)

Katsastustoimipaikoille muodostetaan oma riskiluokka, joka perustuu toimipaikan laatuarvosanaan ja katsastusvolyymiin. Katsastustoimipaikat, joilla on suuri katsastusvolyymi ja pieni laatuarvosana, ovat tarkemman valvonnan alla.

6.1 Ongelmien tunnistaminen

Katsastustoimipaikkojen tavoite on saavuttaa suorituskykymittarissa vähintään valtakunnallisen keskiarvon mukaan laskettu arvosana 7-10. (Taulukko 8).

Taulukko 8. Katsastustoimipaikkojen laatutavoite (muokattu Trafi Extranet 2015).

1.7.2014-30.6.2015					
Katsastustoimipaikka	Katsastuksia kpl	HYLKÄYS	1-VIAT	2-VIAT	KOKONAISTULOS
K1-Katsastajat Kaarina	11575	3,4	5,7	2,8	4,0
K1-Katsastajat Lauste	4754	3,7	3,2	1,7	2,9
K1-Katsastajat Naantali	4948	8,3	6,7	7,7	7,5
K1-Katsastajat Raisio	16282	2,1	3,4	3,2	2,9
K1-Katsastajat Salo	13181	3,3	5,2	2,8	3,8
K1-Katsastajat Turku	5424	2,6	4,2	2,5	3,1

HYLKÄYS	1-VIAT	2-VIAT	KOKONAISTULOS
7,0	7,0	7,0	7,0

Taulukosta 8 nähdään K1-Katsastajat Naantalin saavuttaneen katsastustoimipaikalle asetetut tavoitteet. Muilla toimipaikoilla on vielä parantamisen varaa, jotta päästään vähintään kokonaistulokseen 7,0.

Suorituskykymittarin laatuarvosanoista nähdään katsastusasemat ja osa-alueet, joissa on parantamisen varaa. Toteutuneet prosentuaaliset arvot ja prosentuaa-

liset odotusarvot nähdään tarkemmin katsastusluvun haltijoilla olevista tilastoista.

Katsastajakohtaisten tilastojen perusteella pystytään tunnistamaan mahdolliset katsastusmiehet, jotka eivät täytä asemalle asetettuja odotusarvoja. Jokainen katsastusmies ”pisteytetään” samalla tavalla kuin katsastusasemakin.

Katsastajakohtaisessa tilastovertailussa (Taulukko 9) pystytään vertaamaan katsastusasemalla toimivien katsastusmiesten välisiä tilastoja. Tilastossa on esitetty jokainen tarkastuskohde ja katsastusmiesten havaitsemien vikojen prosentuaaliset arvot. Taulukosta selviää myös suoritettujen katsastusten lukumäärä, vikahavaintojen toteutuneet prosentuaaliset arvot ja niille asetetut prosentuaaliset odotusarvot, sekä katsastajan hylkäysprosentti.

Taulukko 9. Katsastajakohtainen tilastovertailu (muokattu Lampinen 2015).

Tarkastuskohde	Katsastaja 1			Katsastaja 2		
	1-viat	2-viat	3-viat	1-viat	2-viat	3-viat
Käyttöjarru	0,50	5,90	0,10	0,00	4,50	0,0
Lähivalo	8,50	0,20	0,0	2,20	0,0	0,0
Etuvalo	8,00	0,00	0,00	2,10	0,00	0,00
Lisävalot	4,50	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00
Rekisterikilven valo	9,90	0,0	0,0	1,10	0,00	0,00
Taka-akselisto	2,00	1,90	0,00	0,00	0,40	0,00
Katsastuksia seurantajaksolla (12kk) yht. kpl	2100kpl			2600kpl		
1-viat yhteensä (pros. yks.)	77,80 %			31 %		
Odotusarvo (Taso 7)	67,40 %			67,40 %		
2-viat yhteensä (pros. yks.)	59,00 %			36,00 %		
Odotusarvo (Taso 7)	52,20 %			52,20 %		
3-viat yhteensä (pros. yks.)	0,24 %			0,00 %		
Hylkäysprosentti	28,30 %			19,20 %		
Odotusarvo (Taso 7)	27,90 %			27,90 %		

Esimerkkitapauksessa (Taulukko 9) katsastaja 2:lla on alhaiset tilastoluvut jokaisella osa-alueella ja tämä vaatisi tässä tapauksessa tutkimista. Katsastaja 1:llä tilastot ovat odotusarvojen mukaiset, eivätkä vaatisi seurantaa.

6.2 Laadunvalvontahavaintojen kerääminen

Määräaikauskatsastustoiminnasta tulee kerätä laadunvalvontahavaintoja. Havaintoja kerätään ajoneuvojen määräaikauskatsastusten tarkastusmenetelmistä, vikojen ja puutteellisuuksien havaitsemisesta, arvostelusta ja kirjaamisesta sekä katsastuspäätösten oikeellisuudesta (Trafi 2014c). Havaintojen kerääminen tulee kohdistaa sellaisiin katsastajiin ja osa-alueisiin, joissa laadunvalvontamittareiden tulosten perusteella on ongelmia. Vikatilastovertailun avulla valitaan ongelmalliset kohteet (Lampinen 2015).

Laadunvalvontahavaintoja keräävän henkilön pitää olla katsastustoiminnasta vastaava henkilö tai muutoin katsastustoiminnan arviointiin riittävän kokemuksen omaava henkilö. Katsastusmies ei voi kerätä omasta työstään havaintoja. Määräaikauskatsastuksista tulee kerätä havaintoja 0,5 %:a vastaava määrä ja määräaikauskatsastusten asiakirjoista (tarkastuskortit liitteineen) 1 %:a vastaava määrä kalenterivuoden aikana suoritetuista katsastuksista. (Trafi 2014c.)

Määräaikauskatsastuksista tehdyt havainnot on dokumentoitava. Havaintojen kirjaamiseen käytetään avuksi omaavaltalomaketta, johon yksilöidään tarkat tiedot katsastuksen suorittajasta, havaintoon liittyvistä tiedoista ja korjaavista toimenpiteistä. Dokumentit on säilytettävä 3 vuotta. (Trafi 2014c.)

Lisäksi omaavaltontaan kuuluu myös erikoiskatsastusten valvonta ajoneuvoliikennerekisteriin talletettujen tietojen sekä katsastusasiakirjojen perusteella. Havaintoja tulee kerätä siitä, onko erikoiskatsastuksessa hyväksytty ajoneuvo tai ajoneuvon tehty muutos säännöstenmukainen, ovatko katsastustoimipaikan tallettamien ajoneuvon tekniset tiedot oikein ja onko ajoneuvon rakennetta, mittaa tai varustetta koskeva vaatimustenmukaisuuden täytyminen osoitettu säännösten vaatimalla tavalla ja säännösten mukaisella asiakirjalla. (Trafi 2014c.)

Erikoiskatsastuksista tulee kerätä havaintoja kalenterivuoden aikana määrä, joka vastaa 5 %:a erikoiskatsastustilastoissa ilmoitettua katsastustoimipaikka-kohtaista erikoiskatsastusten määrää. (Trafi 2014c.)

6.3 Korjaavat ja ehkäisevät toimenpiteet

Korjaavat ja ehkäisevät toimenpiteet kohdistetaan ensisijaisesti sellaisiin katsastustoiminnan osa-alueisiin ja sellaisten katsastajien työskentelyyn, joissa laadunvalvontamittareiden tai laadunvalvonnan havaintojen perusteella on puutteita tai ongelmia. Katsastusluvan haltijan oman laadunvalvonnan on kyettävä vaikuttamaan tilastollisiin laatuarvosanoihin ja laadunvalvonnassa havaittujen poikkeamien määriin. (Trafi 2014c.)

Katsastusluvan haltijan tulee valita ne katsastustoiminnan kohteet, joissa on puutteita tai ongelmia ja toteuttaa viipymättä toimenpiteitä, jotka todennäköisimmin poistavat ongelman. Lisäksi on varmistuttava, että ongelma ei esiinny uudelleen. (Trafi 2014c.)

Suorituskykymittarin tulosten kehitystä tulee seurata vähintään 6 kk:n välein ja vikatilastovertailun tulosten kehitystä vähintään 4 kk:n välein. Katsastustoimipaikkakohtaisista tilastoista seurataan ensisijaisesti odotusarvoista poikkeavien katsastajien 1-vikojen ja 2-vikojen prosentuaalisia kokonaismäärien sekä ensimmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalisten osuuksien kehitystä. (Trafi 2014c.)

7 ASEMAKOHTAINEN VALVONTA

7.1 K1-Katsastajat Kaarina

TEKSTI POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

7.1.1 Vikatilastot

TEKSTI POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

7.1.2 Painoarvotilastot

TEKSTI POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

8 YHTEENVETO

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää Liikenteen turvallisuusvirasto Traficin laatiman uuden valvontamallin muutokset katsastusluvanhaltijan omaan laadunvalvontaan. Työn tavoitteena oli selvittää mitä odotuksia katsastusluvan haltijan omalle laadunvalvonnalle on asetettu ja mitä tarkoitetaan Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (198/2014) mainituilla laadunvalvontamittareilla ja laadunvalvontamenetelmillä.

Opinnäytetyössä käytiin läpi katsastuksen historiaa Suomessa ja esiteltiin kohdeyritys, jolle tämä opinnäytetyö tehtiin. Alkuun käytiin läpi mitä katsastuksen omavalvonta tarkoittaa ja mitä se edellyttää katsastusluvan haltijalta. Aiemmin käytössä olleen valvontamallin tärkeimmät pääasiat käytiin läpi ja esitettiin syyt, miksi uusi katsastuksen valvontamalli on kehitetty.

Uuden valvontamallin tärkeimmät laadunvalvontamittarit ja laadunvalvontamenetelmät, sekä katsastusluvan haltijan omat mittarit käytiin läpi ja selvitettiin miten niitä luetaan, tulkitaan ja käytetään apuna katsastuksen haltijan omassa laadunvalvonnassa.

Tutkimustuloksena luotiin ohje, jota voidaan hyödyntää katsastustilastojen seurannassa, sekä selvitettiin yrityksen yhden toimipisteen katsastustilastojen tilanne hyväksikäyttäen laadunvalvontamittareita.

Tutkimuksessa saavutettiin mielestäni hyvä yleiskuva mitä katsastuksen valvonta tarkoittaa ja miten laadunvalvontamittareita voidaan soveltaa seurannassa. Positiivisena asiana tutkimuksessa selvisi kohdeaseman laatuarvosanojen parantuneen aikaisempaan tilastoon verrattuna.

LÄHTEET

Applus 2015. Applus+ divisions. Viitattu 13.10.2015 <http://www.applus.com/en/divisions>.

HE 17/2013. Hallituksen esitys HE 17/2013. Viitattu 12.10.2015 <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2013/20130017>.

K1-Katsastajat 2015. Yritystiedot. Viitattu 13.10.2015 <http://www.k1katsastajat.fi/yritystiedot>.

Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta. 957/2013.

Lampinen 2015. Valvonnan uusi toimintamalli. Kertauskoulutus 17.10.2015. Kalvosarja. Raisio.

Sornikivi, Ulla-Maija. 1996. Yhdeksän vuosikymmentä liikenteen turvallisuutta: Ajoneuvojen rekisteröinti, katsastus ja kuljettajien tutkiminen. Vammala: Autorekisterikeskus.

Trafi 2015a. Trafin historia. Viitattu 13.10.2015. http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/historia.

Trafi 2015b. Katsastuksen valvonta. Ohje 1962/121/2007.

Trafi 2015c. Katsastusluvan haltijan oma laadunvalvonta. Ohje TRAFI/14182/06.03.10/2014

Trafi Extranet 2015. Katsastustoiminnan valvonta. Viitattu 26.10.2015. <https://extranet.trafi.fi/tieliikenne/katsastus/valvonta>

Vikaraportti (korjauskehotukset Kaarinan K1-asemalla)

LIITE POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

LIITE POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

Vikaraportti (hylkäysviat Kaarinan K1-asemalla)

LIITE POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

LIITE POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

Painoarvotilastot (K1 Kaarina)

LIITE POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

LIITE POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA

LIITE POISTETTU TYÖN JULKISESTA VERSIOSTA