Antti Kivilaakso

Katsastuksen valvontamallin kehittäminen

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (YAMK)

Ajoneuvotekniikka

Opinnäytetyö

12.11.2025

Tiivistelmä

Tekijä:	Antti Kivilaakso
Otsikko:	Katsastuksen valvontamallin kehittäminen
Sivumäärä:	80 sivua + 1 liite
Aika:	12.11.2025
Tutkinto:	Insinööri (ylempi AMK)
Tutkinto-ohjelma:	Ajoneuvotekniikan tutkinto-ohjelma
Ammatillinen pääaine:	Ajoneuvotekniikka
Ohjaaja:	Lehtori Juho Vallivaara

Tässä opinnäytetyössä selvitettiin mahdollisuuksia kehittää ja parantaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kesäkuussa 2020 käyttöön ottamaa katsastuksen valvontamallia.

Tutkimusote on konstruktiivinen, sillä työn tavoitteena on kehittää olemassa olevaa valvontamallia ja esittää siihen perustuvia kehitysehdotuksia. Opinnäytetyössä toteutettiin benchmarking-analyysi, jossa verrattiin Suomessa käytössä olevaa katsastuksen valvontamallia kaikkien Euroopan unionin jäsenmaiden sekä Ison-Britannian, Norjan, Sveitsin ja Islannin katsastuksen valvonnan toteutuksiin.

Opinnäytetyössä testattiin myös tekoälyn hyödyntämistä yhtenä työmenetelmänä ja parhaan valvontamallin hahmottamisessa. Tekoäly tarjosi mielenkiintoisia näkökulmia, mutta sen tuottama aineisto ei ollut riittävän luotettavaa, minkä vuoksi tuloksia ei sisällytetty lopulliseen työhön.

Benchmarking-analyysin avulla tunnistettiin eri maiden valvontamalleista parhaat käytännöt ja valvontatyökalut. Tulosten perusteella esitettiin kehitysehdotuksia, joiden avulla valvontamallia voidaan tehostaa, lisätä yhdenmukaisuutta ja parantaa valvonnan vaikuttavuutta tulevaisuudessa.

Avainsanat: Määräaikaiskatsastus, katsastus, katsastuksen valvontamalli, tekoäly, AI

Tämän opinnäytetyön alkuperä on tarkastettu Turnitin Originality Check -ohjelmalla.

Abstract

Author:	Antti Kivilaakso
Title:	Development of the inspection supervision model
Number of Pages:	80 pages + 1 appendix
Date:	12th November 2025
Degree:	Master of Engineering
Degree Programme:	Master's Degree Programme in Automotive Engineering
Professional Major:	Automotive Engineering
Supervisors:	Juho Vallivaara, Senior Lecturer

This thesis examines opportunities to develop and improve the inspection supervision model introduced by the Finnish Transport and Communications Agency, Traficom, in June 2020.

The research approach is constructive: its aim is to develop the current vehicle inspection supervision model and to present development proposals. A benchmarking analysis was conducted to compare Finland's supervision model with those used in each European Union Member State as well as in the United Kingdom, Norway, Switzerland, and Iceland.

The thesis also explored the use of artificial intelligence (AI) as a supporting method in identifying the most effective supervision model. While AI provided interesting perspectives and ideas, its results were not sufficiently reliable to be included in the final study.

Through benchmarking analysis, best practices and monitoring tools from different supervision models of the European countries analysed were identified. Based on the results, several development proposals were made to improve the efficiency, consistency, and effectiveness of Finland's current inspection supervision system.

Keywords: Vehicle Inspection, Periodic Technical Inspection (PTI), supervision model, Artificial Intelligence (AI)

Sisällys

1 Johdanto 1

2 Tutkimusongelma ja -menetelmä 3

2.1 Tutkimusongelma 3
2.2 Tutkimusmenetelmä 3

3 Katsastus, valvonta ja vaikuttavuus 5

3.1 Katsastuksen kehitys Suomessa 5
3.2 Katsastuksen valvonta Suomessa 8
3.3 Määräaikaiskatsastuksen vaikuttavuus 11

4 Valvonnan järjestäminen eri Euroopan maissa 12

4.1 Yhdenmukainen katsastus ja valvonta Euroopan unionissa 12
4.2 Katsastus- ja valvontatiedon hankinta 13
4.3 Suomi 14
4.4 Ruotsi 16
4.5 Norja 18
4.6 Tanska 20
4.7 Viro 26
4.8 Latvia 28
4.9 Liettua 28
4.10 Islanti 29
4.11 Alankomaat 30
4.12 Luxemburg 32
4.13 Slovakia 32
4.14 Slovenia 33
4.15 Belgia 34
4.16 Iso-Britannia 35
4.17 Irlanti 36
4.18 Espanja 37
4.19 Portugali 38
4.20 Saksa 38
4.21 Itävalta 40

4.22 Unkari 41
4.23 Sveitsi 42
4.24 Tšekki 43
4.25 Kreikka 44
4.26 Kypros 45
4.27 Malta 45
4.28 Bulgaria 46
4.29 Romania 47
4.30 Ranska 48
4.31 Italia 49
4.32 Puola 50
4.33 Kroatia 51

5 Ehdotuksia nykyisen valvontamallin parantamiseksi 54

5.1 Parannusehdotukset 54
5.2 Pysäytyspainike ja uudelleentarkastukset 54
5.3 Katsastuslaitteiden ja -tilojen valvonta 57
5.4 Nykyisen valvontamallin riskiperusteinen ohjaus 57
5.5 Tekniset tienvarsitarkastukset ja muut palautteet 58
5.6 Katsastustoiminnan valvontamaksu 60
5.7 Testiautot 61
5.8 Muita työssä esiinnousseita valvontakeinoja tai työkaluja 61
5.9 Opinnäytetyön innoittamana käyttöönotetut toimenpiteet 64

6 Yhteenveto 65

6.1 Yhteenveto 65
6.2 Katsastusten vastavuoroinen tunnustaminen 66
6.3 Loppupohdinta 67

Lähteet 68

Liitteet

Liite 1: Valvontamallit Euroopassa

1 Johdanto

Tässä opinnäytetyössä esitetään parannuskeinoja noin kymmenen vuotta sitten uusitun ja viisi vuotta sitten käyttöönotetun katsastuksen valvontamallin kehittämiseen. Tällä opinnäytetyöllä ei ole toimeksiantajaa, ja työssä esitetyt näkemykset ovat kirjoittajan omia.

Neljännesvuosisata sitten katsastuksen valvonta perustui Suomessa säännöllisiin toimipaikkatarkastuksiin, jotka toteutettiin joko lyhyinä tarkastuskäynteinä tai koko päivän mittaisina valvontatarkastuksina. Nämä tarkastusmenetelmät eivät olleet erityisen tehokkaita ja siksi vuonna 2013 katsastuslupalain uudistuksen yhteydessä valvontaa haluttiin kohdistaa tarkemmin ja enemmän riskiperusteisesti. Työkaluksi tähän kehitettiin katsastuksen uusittu valvontamalli ja sen keskeisenä osana suorituskykymittari, joka perustuu ajoneuvoliikennerekisteriin tallennettujen tietojen sekä valvontahavaintojen analysointiin ja tilastollisten prosessin ohjausmenetelmien hyödyntämiseen. Suorituskykymittarilla tuotetulla informaatiolla katsastusluvan haltijat voivat tunnistaa katsastustoiminnan suorituskykyyn liittyviä ongelmia ja suunnitella laadunparannustoimenpiteitä esimerkiksi omavalvonnan lisäämiseksi. Katsastuksen uusittu valvontamalli saatiin käyttöön kesäkuussa 2020. (Katsastusalan tilannekatsaus 2022: 17.)

Liikenne- ja viestintäviraston käyttämässä katsastuksen valvonnan toimintamallissa valvontatoimenpiteiden painopiste on ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 41 §:ssä tarkoitetuissa katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksissa. Uudelleentarkastukset suunnataan ensisijaisesti niihin toimipaikkoihin, joiden suorituskyvyn tunnusluvut viittaavat mahdollisiin laatuongelmiin. (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013: § 41.)

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 41 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi suorittaa katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksia heti katsastuksen jälkeen katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi. Ajoneuvolle voidaan tehdä katsastusta vastaava tarkastus tai osa

siitä. Liikenne- ja viestintäviraston virkamiehellä on oikeus pysäyttää ajoneuvo tarkastusta varten ennen sen poistumista katsastustoimipaikalta. (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013: § 41.)

Tämä pysäytys uudelleentarkastusta varten tulee tehdä heti kun katsastaja on tehnyt katsastuspäätöksen. Mikäli Liikenne- ja viestintäviraston virkamiehet tulevat katsastustoimipaikalle liian aikaisin, eikä katsastaja ole ehtinyt tehdä katsastuspäätöstä, voi tämä vaikuttaa katsastuksen lopputulokseen. Yksi merkittävimmistä käytännön haasteista liittyy siis tarkastuksen oikea-aikaiseen ajoittamiseen nykyisessä valvontamallissa. Muiden kehitystoimien lisäksi siihen haetaan ratkaisua tässä opinnäytetyössä.

Opinnäytetyössä tehdään benchmarking eli vertailuanalyysi, jossa verrataan Suomessa käytettyä katsastuksen valvontamallia muiden Euroopan maiden katsastuksen valvonnan toteutuksiin. Eri eurooppalaisten valvontamallien ja käytäntöjen selvittämiseksi otettiin yhteyttä eri maiden valvoviin viranomaisiin. Suureen osaan ei saatu yhteyttä, ja näissä tapauksissa etsittiin tietoa internetistä luotettavilta, usein kyseisen valtion sivuilta. Apuna tietolähteiden ja yhteystietojen etsinnässä käytettiin OpenAI:n tekoälyä ChatGPT ja Googlen tekoäly Geminiä. Eri valvontamalleista poimitaan parhaat käytännöt, sovelletaan kirjoittajan yli kymmenen vuoden katsastuksen valvontakokemusta ja tehdään ehdotuksia valvontamallin parantamiseksi. Saattaa olla, että parannusehdotukset vaativat tietojärjestelmämuutoksia, joten tulosten mahdollinen implementointi jää osittain opinnäytetyön jälkeiseen aikaan.

Opinnäytetyössä kokeillaan myös tekoälyn käyttöä yhtenä työmenetelmänä ja parhaan valvontamallin etsinnässä.

Tämä opinnäytetyö jakautuu kuuteen lukuun. Johdantoluvussa käsitellään työn taustaa ja tarkoitusta. Toisessa luvussa esitellään tarkemmin tutkimusongelma ja tutkimusmenetelmä. Kolmannessa luvussa tarkastellaan katsastuksen historiaa, vaikuttavuutta ja valvontaa Suomessa. Neljäs luku on omistettu Euroopan maiden katsastuksen valvontamallien vertailevalle esittelylle. Viides luku

sisältää työn keskeiset ehdotukset valvontamallin kehittämiseksi, ja kuudennessa luvussa esitetään opinnäytetyön yhteenveto.

2 Tutkimusongelma ja -menetelmä

2.1 Tutkimusongelma

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, millä tavoin katsastuksen valvontamallia voidaan kehittää ja parantaa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on ottanut nykyisen valvontamallin käyttöön kesäkuussa 2020, ja se on kirjoitushetkellä ollut käytössä noin viiden vuoden ajan. Mallia voidaan kokonaisuutena pitää toimivana, mutta katsastustoiminnan valvontatyössä saadut kokemukset viittaavat siihen, että sen käytännön toteutuksessa on joitakin kehittämistarpeita.

Erityisiä haasteita on havaittu ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 41 §:ssä tarkoitettujen katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastusten oikea-aikaisessa ajoittamisessa. Lisäksi työssä tarkastellaan, ohjaako tilastollinen valvontamalli valvontaa liiaksi katsastusmääriin perustuen ja jääkö osa katsastustoimipaikoista mahdollisesti ilman valvontaa.

Työssä pyritään myös arvioimaan, miten muiden valvontaa ohjaavien menetelmien ja työkalujen, kuten viranomaispalautteiden ja kansalaisten ilmoitusten, hyödyntämistä voitaisiin tehostaa osana valvontaprosessia.

2.2 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusotteeltaan tämä työ on konstruktiivinen, sillä sen tavoitteena on kehittää olemassa olevaa katsastuksen valvontamallia ja esittää siihen perustuvia

kehitysehdotuksia. Konstruktiivista tutkimusotetta käytetään tyypillisesti silloin, kun tarkoituksena on ratkaista käytännönläheisiä ongelmia tai kehittää jo olemassa olevaa toimintamallia (Ojasalo ym. 2014: 65 – 67).

Tutkimusmenetelmänä on käytetty benchmarking-analyysiä, jonka avulla on vertailtu eri maiden katsastustoiminnan valvontamalleja ja käytäntöjä. Menetelmän tavoitteena on tunnistaa tehokkaita ja toimivia ratkaisuja sekä arvioida niiden sovellettavuutta Suomen valvontamallin kehittämisessä (Karlöf & Östblom 1993).

Benchmarkingissa tarkastellaan, miten eri maiden viranomaiset toteuttavat katsastuksen valvontaa, mitä työkaluja ja prosesseja ne käyttävät sekä millaisia tuloksia ne ovat saavuttaneet. Benchmarkingia voidaan toteuttaa useilla tavoilla, kuten keräämällä tietoa virallisista raporteista ja tilastoista, analysoimalla lainsäädäntöä sekä hyödyntämällä kansainvälistä yhteistyötä ja viranomaisverkostoja. Vertailun tulosten analysointi auttaa tunnistamaan tehokkaimmat ja toimivimmat käytännöt, joita voidaan soveltaa oman maan valvontatoimintaan. Benchmarking tukee siten katsastustoiminnan kehittämistä ja auttaa kohdentamaan valvontaresursseja entistä vaikuttavammin. (Ojasalo ym. 2014: 186.)

Vertailu toteutettiin sähköpostitiedustelujen sekä muiden tiedonhankintamenetelmien avulla yhteensä 31 maahan – kaikkiin Euroopan unionin jäsenvaltioihin sekä Isoon-Britanniaan, Norjaan, Sveitsiin ja Islantiin. Kyselyissä ja selvityksissä kartoitettiin yksityiskohtaisesti, miten kukin maa on järjestänyt katsastuksen valvonnan ja millaisia valvontakeinoja niissä käytetään. Benchmarkingin tulokset analysoitiin ja niiden pohjalta muodostettiin kokonaiskuva eri maiden valvontamalleista. Näiden havaintojen perusteella laadittiin kehittämisehdotuksia Suomen katsastustoiminnan valvontamallin parantamiseksi.

3 Katsastus, valvonta ja vaikuttavuus

3.1 Katsastuksen kehitys Suomessa

Aiemmissa tutkimuksissa on esitetty ristiriitaisia tietoja siitä, milloin ajoneuvojen katsastukset tai katsastusvelvollisuus olisi Suomessa alkanut. Suomi oli maailman ensimmäisiä maita, jossa autokatsastus otettiin käyttöön vuonna 1907. Esimerkiksi Ruotsissa määräaikaiskatsastukset aloitettiin vasta vuonna 1965 (Fordonsbesiktningen i Sverige Årsrapport 2025) ja Norjassa vieläkin myöhemmin eli vuonna 1989 (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013).

Suomalaisen autokatsastuksen synty liittyi huoleen liikenneturvallisuudesta Helsingissä, jossa Orraeus-niminen vossikka-ajuri oli hankkinut automobiilin eli hän aloitti ensimmäisenä suomalaisena taksina viime vuosisadan alussa. Kaupungin automobiililiikenteen järjestyssäännöissä määrättiin pakollisiksi varusteiksi järjestysnumeron sisältävä rekisterikilpi, joka oli sijoitettava auton taakse näkyvälle paikalle. Kaupungin päättäjät suunnittelivat ajoneuvojen katsastamista ensin poliisin tehtäväksi, mutta niukalla yhden äänen enemmistöllä silloinen valtuusto päätti antaa tehtävän erityisen katsastusmiehen hoidettavaksi. Suomen ensimmäinen katsastaja oli insinööri Fredrik Lindroos. (Sornikivi 1996.)

Helsingin esimerkin mukaan monet muut kaupungit julkaisivat omia järjestyssääntöjään, joissa katsastus otettiin käyttöön: esimerkiksi Lahti 1908, Turku 1910 ja Viipuri vuonna 1911 (Sornikivi 1996).

Valtakunnallisesti ajoneuvojen määräaikaiskatsastukset aloitettiin vuonna 1922, kun 14. lokakuuta annettiin asetus automobiililiikenteestä. Asetus sisälsi ohjeet katsastuksesta ja rekisteröinnistä. (Asetus automobiililiikenteestä 1922.)

1920-luvulta aina 1960-luvun loppuun asti läänit ja läänin katsastusmiehet vastasivat katsastuksista kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön alaisuudessa. Vuonna 1968 katsastustoiminta siirtyi valtion hallintaan ja Autorekisterikeskuksen osaksi. (Levä 1997.)

Vuonna 1994 Ajoneuvojen katsastustehtävien toimiluvista säädetty laki mahdollisti ensimmäistä kertaa myös yksityisten yritysten osallistumisen katsastustoimintaan. Toimiluvan yksityisille katsastustoimipaikoille myönsi Liikenneministeriö. Autorekisterikeskus jatkoi myös katsastustoimintaa liikelaitoksena. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Yksityinen katsastustoiminta alkoi vuonna 1994, kun ensimmäinen toimipaikka perustettiin Joutsaan. Tuon aikainen toimilupalaki salli yksityisen katsastustoimipaikan perustamisen vain sellaisella edellytyksellä, että valtion eli Suomen Autokatsastus Oy:n katsastustoimipaikkaan on matkaa vähintään 30 km (Laki ajoneuvojen katsastustehtävien toimiluvista 1993). Joutsa oli sopivan kaukana valtion muista katsastustoimipaikoista. 30 km:n etäisyysvaatimus säädettiin siksi, että Autorekisterikeskuksen katsastustoiminta ehtii sopeutua kilpailutilanteeseen. Tiukasta 30 km:n vaatimuksesta luovuttiin jo seuraavana vuonna ja uusia yksityisiä katsastustoimipaikkoja avattiin vuonna 1995 jo toista kymmentä. (YKL ry.)

Kilpailun avauduttua vuonna 1994 katsastustoimipaikkoja oli 77 (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013). Vuoden 2024 lopussa katsastustoimipaikkoja oli lähes 500 kpl enemmän eli 561 kpl (Katsastusalan tilannekatsaus 2024: 3). Katsastustoimipaikkojen määrä on kasvanut viimeisen neljän vuoden ajan. Katsastustoimipaikkojen koko on samalla pienentynyt, kun niiden lukumäärä on lisääntynyt. Suomessa on keskimäärin yksi katsastustoimipaikka jokaista 5 500 liikennekäytössä olevaa henkilöautoa kohden. (Katsastusalan tilannekatsaus 2024: 4.)

Samaan aikaan, kun katsastustoiminta avattiin kilpailulle, Autorekisterikeskuksen viranomaistehtäviä varten perustettu Ajoneuvohallinnon yksikkö erotettiin omaksi virastokseen. Tämä uusi ajoneuvohallinto asetettiin Liikenneministeriön alaisuuteen, erillisenä Autorekisterikeskuksesta. Ajoneuvohallinnolle annettiin muun muassa vastuu katsastustoiminnan valvonnasta. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Vuonna 1996 Autorekisterikeskuksen katsastustoiminta muutettiin osakeyhtiöksi, kun uusi toimilupalaki astui voimaan. Siitä muodostui valtion omistama Suomen Autokatsastus Oy. Ajoneuvohallinnon tehtävät puolestaan siirrettiin uudelle virastolle, Ajoneuvohallintokeskukselle. Vuonna 2003 valtio myi kokonaan omistusosuutensa Suomen Autokatsastus Oy:stä. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Merkittävimpiä muutoksia katsastustoiminnassa 2000-luvulla on ollut vuonna 2004 aloitetut heilahduksenvaimentimien testaus erillisellä testauslaitteella sekä päästömittauksen lisänä moottorin vikakoodien luku eli OBD-testaus. Vuonna 2014 katsastusala koki vielä isomman muutoksen, kun kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastus eriytettiin vuoden 2013 katsastuslupalain uudistuksen yhteydessä. Vuoteen 2014 asti jokaisella katsastustoimipaikalla tuli olla mahdollisuus katsastaa myös raskasta kalustoa. Toimiluvan myöntäminen edellytti, että yrityksellä oli käytössään katsastustilat ja -laitteet molemmille ajoneuvoluokille, kevyelle ja raskaalle kalustolle. Koska raskaan kaluston katsastus edellyttää laajoja ulko- ja sisätiloja, vaatimus rajoitti uusien toimipaikkojen määrää. Tilat ovat kalliita ja lakimuutoksella tähdättiin katsastushintojen alenemiseen ja siihen, ettei kevyen kaluston katsastuksilla subventoida raskaan kaluston katsastuksia. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013 ja Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013.)

Katsastustoiminnan kannattavuutta laski katsastusaikavälien harventamiseen johtanut lakimuutos toukokuussa 2018. Suomen katsastusaikavälit muutettiin kevyellä kalustolla rytmiin 4+2+2+2+1 eli vastaamaan paremmin eurooppalaista käytäntöä. (Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 2017.)

3.2 Katsastuksen valvonta Suomessa

Katsastustoiminnan vapauttamisen yhteydessä tunnistettiin myös tarve katsastuksen valvonnalle. Ajoneuvojen katsastustehtävien toimiluvista vuonna 1993 annettu laki määräsi ajoneuvohallinnon valvomaan toimiluvan varaista katsastustoimintaa. Katsastusluvan haltijat velvoitettiin tällä lailla toimittamaan valvontaviranomaiselle tai liikenneministeriölle niiden tarpeellisiksi katsomat tiedot tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvontaa varten. Laissa myös velvoitettiin toimiluvan haltija ilmoittamaan mahdollisista omistusrakenteen muutoksista ja vastuuhenkilöiden vaihtumisesta valvontaviranomaiselle. Lisäksi laki antoi valvontaviranomaiselle oikeuden suorittaa tarkastuksia toimiluvan alaisissa toimipaikoissa. Tällöin toimiluvan haltija oli velvollinen järjestämään olosuhteet sellaisiksi, että tarkastus voitiin tehdä asianmukaisesti. (Laki ajoneuvojen katsastustehtävien toimiluvista 1993: § 13.)

Vuodesta 1996 aina vuoteen 2009 katsastuksen valvontaviranomainen oli valtion nettobudjetoitu virasto Ajoneuvohallintokeskus, AKE. Ajoneuvohallintokeskuksen aikana katsastuksen valvontaa tehtiin suorittamalla puolen päivän tai päivän mittaisia tarkastuskäyntejä katsastustoimipaikoille ja tarkastamalla ajoneuvoliikennerekisteriin talletettuja tietoja, asiakirjoja sekä katsastustoimipaikkojen vikatilastoja. Myös testiautoja eli ns. ”mystery shoppingia” hyödynnettiin. Pääasialliset valvontakeinot olivat tarkastuskäynnit tai valvontatarkastukset. Ajoneuvohallintokeskus teki vuosittain katsastustoimipaikoille noin 150 tarkastusta. Tarkastuskäynnit jakaantuivat toiminnan aloitustarkastuksiin ja ennakkoon ilmoitettuihin tarkastuksiin sekä valvontatarkastuksiin. Tarkastuksissa arvioitiin, täyttivätkö toimipaikan käytännöt ja katsastustoiminnan laatu katsastusta koskevissa säännöksissä ja ohjeissa määritellyt vaatimukset. Tavoitteena oli, että valvontatarkastusten tai tarkastuskäyntien välinen aika ei muodostu kahta vuotta pidemmäksi. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Työskentelin Ajoneuvohallintokeskus AKE:ssa vuosina 2004 – 2008 katsastuksen valvontaa tekevänä tarkastusinsinöörinä. Tärkein valvontakeino eli tarkastuskäynnit ja valvontatarkastukset olivat nykyisiin valvontamenetelmiin, etenkin

ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 41 §:ssä tarkoitettuihin katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksiin verrattuna, varsin tehottomia. Tuohon aikaan yhden työpäivän aikana voitiin valvoa yhtä tai korkeintaan kahta katsastustoimipaikkaa. Nykyään katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksia tekemällä voidaan valvoa useita, isommissa kaupungeissa jopa kymmentä katsastustoimipaikkaa saman työpäivän aikana.

Testiautotoiminta osoittautui haastavaksi. Testiautoihin piti rakentaa vikoja, jotka vaikuttivat aidoilta ja luonnollisen kulumisen seurauksilta. Aidon vaikutelman saavuttaminen edellytti useita yrityksiä, sillä liian keinotekoiset viat olisi tunnistettu nopeasti katsastustoimipaikoilla. Vikoja jouduttiin muokkaamaan useaan otteeseen, jotta testiautot säilyivät tunnistamattomina koko kierroksen ajan. Samalla vikojen tuli pysyä mahdollisimman samanlaisina kaikissa testauspaikoissa, jotta valvonnan vertailtavuus ja tasapuolisuus säilyivät. Tämä tasapainottelu aidon ja toistettavan vian välillä teki testiautojen valmistelusta poikkeuksellisen vaikeaa.

Ajoneuvohallintokeskukseen yhdistyi vuonna 2010 valtion neljän muun liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan viraston kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafiksi. Näitä muita virastoja ja niiden toimintoja olivat Ilmailuhallinto, Rautatievirasto, Merenkulkulaitoksen meriturvallisuustoiminto, luotsauksen viranomaistehtävät, alusliikennepalveluiden toimivaltaisen viranomaisen tehtävät, alusrekisterin pitäminen ja lisäksi Tiehallinnon toiminnot, jotka liittyvät liikenneturvallisuutta koskevaan norminantoon sekä tienpidon turvallisuussäännösten valvontaan. (Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi Liikennevirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta 2009; Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 2009.)

Liikenteen turvallisuusviraston eli Trafin aikana katsastuksen valvontaa suoritettiin pääosin samoilla valvontakeinoilla kuin Ajoneuvohallintokeskus AKE:n aikana eli käytössä olivat valvontatarkastukset, asiakirjatarkastukset ja testiautot. Vuoden 2013 lakiuudistuksen myötä tuli mahdollisuus uuteen ja tehokkaaseen valvontamenetelmään eli katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksiin. Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 41 §:ssä mahdollistettiin

ensimmäisen kerran uudelleentarkastukset. Laki astui voimaan heinäkuun ensimmäisenä päivänä vuonna 2014. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafissa kesti kuitenkin aikansa luoda käytänteet, miten näitä uudenmallisia tarkastuksia suoritettiin. Ensimmäiset uudessa laissa mainitun 41 §:n mukaiset tarkastukset tehtiin vuonna 2016. (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013: § 41; Stålhammar 2025.)

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa annettiin Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille mahdollisuus sopia yksityisen palveluntuottajan kanssa lain 39 §:ssä tarkoitettujen tarkastusten toteuttamisesta. (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013: § 40). Katsastuksen valvonta onkin ollut osittain ulkoistettuna Bureau Veritakselle ja sen alihankkija Etelä-Suomen Maantieajoneuvojen Tarkastuspalvelu Oy:lle vuosina 2014 – 2017 ja MAK Tarkastus Oy:lle vuosina 2018–2019. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin yhtenä uutena tehtävänä oli yksityisten valvontayritysten valvonta, opastus sekä heidän tuottaman valvontatiedon hyödyntäminen ja valvontatiedon pohjalta tehtävien sanktioiden antaminen.

Johdin MAK-Tarkastus Oy:tä ja toimin yhtenä sen kolmesta tarkastajasta, jotka suorittivat Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille valvontatarkastuksia eri puolilla Suomea kahden vuoden sopimuskauden aikana vuosina 2018–2019. Tarkastukset vastasivat sisällöltään täysin Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) aikaisia valvontatarkastuksia. Oman valvontakokemukseni perusteella Etelä-Suomen Maantieajoneuvojen Tarkastuspalvelu Oy:lle ja MAK-Tarkastus Oy:lle annetut valvontatehtävät eivät olleet kovin tehokkaita. Tehokkainta valvontamenetelmää – eli juuri katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksia – ei näiden yritysten toimikausien aikana ollut mahdollista toteuttaa, sillä tuolloin voimassa ollut ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettu laki ei sitä vielä sallinut. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ei myöhemmin jatkanut valvonnan ulkoistamista yksityisille toimijoille, ja vuodesta 2020 lähtien valvonta on ollut kokonaan viraston omaa toimintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom aloitti toimintansa ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin toiminta päättyi vuoden 2019 alussa, kun Viestintävirasto ja osa Trafin toiminnoista yhdistyivät uudeksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoksi. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista ja sen vastuulle kuuluvasta katsastustehtävien valvonnasta kerrotaan enemmän luvussa 4.2. (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi 2018.)

3.3 Määräaikaiskatsastuksen vaikuttavuus

Maailman terveysjärjestön julkaisema "Global Status Report on Road Safety" vuodelle 2023 on lisännyt ajoneuvojen määräaikaiskatsastukset tärkeimpien tekijöiden joukkoon tieliikenteeseen liittyvien loukkaantumisten tai kuolemantapausten riskien vähentämiseksi. Tämä on ensimmäinen kerta, kun raportissa luetellaan määräaikaiskatsastukset tässä yhteydessä. (Global status report on road safety 2023.)

Määräaikaiskatsastuksella on keskeinen rooli liikenneturvallisuuden varmistamisessa, päästöjen vähentämisessä, vikojen ehkäisyssä sekä ajoneuvojen yleisen kunnon ja luotettavuuden ylläpitämisessä. Katsastuksen vaikuttavuutta ja tarkoitusta on tutkittu viime vuosina maailmanlaajuisesti. Tutkimuksissa on osoitettu määräaikaiskatsastusten käyttöönoton vähentävän merkittävästi tieliikennekuolemia ja parantavan ilmanlaatua. Costa Ricassa tieliikenteessä tapahtuneet onnettomuudet vähenivät 40 % määräaikaiskatsastuksien aloittamisen jälkeen (Schulz & Scheler 2019). Turkissa taas määräaikaiskatsastuksien käyttöönotto vähensi aluksi liikennekuolemia 15 % ja jatkuva, vuosittainen vähennys liikennekuolemissa oli 6 % (Schulz & Scheler 2016).

Espanjassa mopojen määräaikaiskatsastuksien aloittaminen vähensi mopokuolemia 18 % (Study on the inclusion of light trailers and two- or three-wheel

vehicles in the scope of the periodic roadworthiness testing 2019). Toisessa espanjalaisessa tutkimuksessa todettiin pakokaasupäästöjen valvonnan vähentävän yli 400 ennenaikaista kuolemaa vuositasolla (Díaz López ym. 2019).

Yhdysvalloissa on todettu 5,6 % vähemmän liikennekuolemia osavaltioissa, joissa on käytössä määräajoin tehtävä katsastus (Acharya ym. 2023). Slovakialaisessa tutkimuksessa saatiin selville, että liikenneonnettomuudet lisääntyvät, kun aika edellisestä määräaikaiskatsastuksesta kasvaa (Hudec & Šarkan 2022). Voidaan siis todeta, että määräajoin tehtävillä katsastuksilla voidaan merkittävästi vähentää liikennekuolemia.

4 Valvonnan järjestäminen eri Euroopan maissa

4.1 Yhdenmukainen katsastus ja valvonta Euroopan unionissa

Euroopan unionin niin sanottu katsastusdirektiivi eli Euroopan parlamentin ja neuvoston, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista annettu direktiivi 2014/45/EU määrää, että jokaisessa jäsenvaltioissa on tehtävä kyseisessä maassa rekisteröidyille moottorikäyttöisille ajoneuvoille sekä niiden perävaunuille ja puoliperävaunuille direktiivin mukaiset määräaikaiskatsastukset. Direktiivissä säädetään katsastettavien ajoneuvojen luokat, katsastustiheys eli katsastusaikaväli sekä pakollisesti tarkastettavat kohteet ajoneuvoluokittain katsastuksessa. Direktiivi tosin sisältää vain katsastusta koskevat vähimmäisvaatimukset ja toteutukset ovat hyvin erilaisia eri jäsenvaltioissa. Tämän voi havaita vaikkapa ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen hylkäysprosenttien vaihtelusta eri jäsenvaltioiden välillä. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2018.)

Euroopan unionin katsastusdirektiivi mahdollistaa katsastuksen suorittamisen jäsenvaltion itsensä lisäksi sen tehtävään asettama julkisyhteisön tai jäsenvaltion tehtävään valtuuttaman yksityisen yrityksen tehtäväksi.

Katsastustoimipaikkojen on varmistettava katsastusten objektiivisuus ja laadukkuus ja noudatettava hyväksyvän jäsenvaltion säätämiä vaatimuksia katsastusdirektiivin laadunhallintaa koskevien vähimmäisvaatimusten täyttämiseksi. Katsastusdirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on oltava aina vastuussa ja valvottava katsastusten tekemisestä, vaikka tehtävä olisi annettu esimerkiksi yksityisen yrityksen tehtäväksi. Direktiivi asettaa vähimmäisvaatimukset katsastustoiminnan valvonnalle. Velvoite katsastuksen valvonnan valtiollisesta järjestämisestä tulee siis suoraan katsastusdirektiivistä. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2018.)

4.2 Katsastus- ja valvontatiedon hankinta

Lähetin sähköpostitiedustelun usean Euroopan maan katsastusta valvovalle viranomaiselle, jossa tiedustelin yksityiskohtaisesti, miten he ovat järjestäneet katsastuksen valvonnan. Sähköpostitiedustelut lähetin jokaisen Euroopan unionin maan sekä Norjan katsastuksen valvonnasta vastaavalle viranomaiselle. Muista lähteistä hain tiedot Sveitsin, Islannin ja Iso-Britannian katsastuksen ja valvonnantoteutuksista. Kaikkiaan tiedot kerättiin 30 eri Euroopan maan käytännöistä. Suurimpaan osaan eri maihin lähetetyistä tiedusteluista ei saapunut vastauksia ja joistain jopa vuoden viiveellä. Niiden maiden osalta, joista en saanut vastuksia, hain vastaavat tiedot muista lähteistä. Parhaimmaksi tiedonhakukeinoksi osoittautui OpenAI:n kehittämä tekoäly ChatGPT. Käytin sitä sopivien lähteiden löytämiseen. Varsin pian huomasin, ettei sitä voi käyttää varsinaiseen tiedonhankintaan vaan vain lähteiden etsimiseen. Sen ja muidenkin tekoälysovellusten hakemat tiedot eivät olleet paikkansa pitäviä. Tekoälyt saattoivat antaa täysin toisen valtion katsastustietoja tai jos maa oli oikein, niin tiedot saattoivat olla täysin toiselta toimialalta kuin ajoneuvokatsastuksesta.

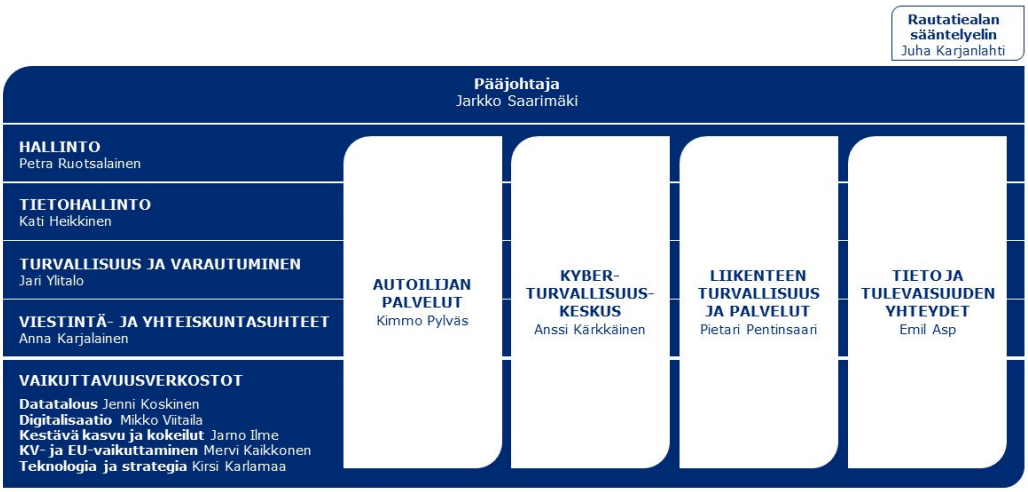
Lomamatkalla Kroatiassa syyskuussa 2025 vierailin paikallisella katsastustoimipaikalla ja sain hyvän käsityksen heidän tavastansa määrittää katsastustilat ja järjestää katsastustoiminta. Suuri osa muusta taustatiedosta löytyi ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta annetuista hallituksen esityksistä vuosilta 2013 ja 2018. Kaikkien maiden osalta tietoa valvonnan järjestämisestä ei ollut saatavilla, mutta jätin näiden maiden katsastustoiminnan esittelyn

ja saadut tunnusluvut näkyville Euroopan katsastusmarkkinan kokonaiskuvan hahmottamiseksi.

4.3 Suomi

Katsastustoimintaa harjoittavat Suomessa yksityiset katsastusluvan saaneet yritykset. Yritykset voivat toimia vain katsastusalalla tai niillä voi olla myös korjaamotoimintaa, jolloin toiminnot pitää erottaa toisistaan. Tiukkaa riippumattomuusvaadetta ei siis enää ole ollut vuoden 2014 lakimuutoksen jälkeen (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013: § 13).

Katsastusta valvoo Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, joka kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan. Virasto vastaa liikenteen ja viestinnän sujuvuudesta, turvallisuudesta ja kestävyydestä sekä edistää osaltaan Suomen kyberturvallisuutta (LVM Hallinnonala). Kuvassa 1 on esitetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin organisaatiokaavio vuodelta 2025.



Kuva 1. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin Organisaatiokaavio 2025 (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2025).

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin organisaatiossa katsastuksen valvonta kuuluu Autoilijan palvelut -toimialalle ja tarkemmin osaksi Ajoneuvojen liikennekelpoisuus -osastoa. Ajoneuvojen liikennekelpoisuus jakaantuu

Liikennekelpoisuuden valvonta- sekä Luvat, sääntely ja kehitys -yksiköihin. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom intranet 2025.)

Liikennekelpoisuuden valvontayksiköllä on katsastuksen valvonnan lisäksi laaja tehtäväkenttä. Yksikkö vastaa muun muassa katsastustoimipaikkojen päätöksiä koskevien oikaisuvaatimusten käsittelystä, luvanvaraisten ja ilmoituksenvaraisten ajoneuvokorjaamojen valvonnasta sekä tieliikenteen markkinavalvonnasta. Lisäksi tehtäviin kuuluvat vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun valvonta, liikkuviin työkoneisiin tarkoitettujen polttomoottoreiden päästövaatimuksiin ja tyyppihyväksyntään liittyvä markkinavalvonta, rakennusten sähköajoneuvojen latauspisteitä koskeva valvonta sekä ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvohankintojen valvonta. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom intranet 2025.)

Yksikössä työskentelee katsastuksen valvonnan parissa viisi vakituista tarkastajaa, joilla tosin on paljon muitakin työtehtäviä kuin katsastuksen valvonta, kuten edellisestä kappaleesta voi lukea. Suomessa tehtiin vuonna 2024 noin 200 katsastustoimipaikalla katsastetun ajoneuvon uudelleentarkastusta. Valvontatarkastuksia tai tarkastuskäyntejä tehtiin alle kymmenen. Uudelleentarkastusten yhteydessä voidaan tehdä valvontatarkastustyyppisiä tarkastuksia kohdistettuna esimerkiksi katsastustoimipaikan laitteisiin. Muita käytettävissä olevia valvontakeinoja ovat muun muassa katsastusluvan edellytysten tarkastaminen ja testiautotoiminta. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2018.)

Testiautotoiminnan toteuttaminen on ollut aiemmin haastavaa, koska sen säädöspohja selkeytettiin vasta vuoden 2019 lakimuutoksessa. Katsastusluvan edellytysten tarkastaminen tehdään viiden vuoden välein. Viimeksi se tehtiin Liikenne- ja viestintävirastossa alkuvuodesta 2025. Tämä tarkastelu 179 yritykselle on työlästä ja viiden vuoden sykli sopii kyseiseen valvontamuotoon hyvin. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2018.)

Suomessa katsastettiin vuonna 2024 noin 2,61 miljoonaa ajoneuvoa. Kevyen kaluston katsastusaikarytmi on 4-2-2-2-1 eli yli kymmenvuotiaat ajoneuvot tulee

katsastaa vuosittain. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen kevyiden ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on noin 29 %. Määräaikaiskatsastuksia tekee 179 eri yritystä 561 katsastustoimipaikalla. Vakituisesti katsastustoimipaikoilla työskentelee noin 1 700 katsastajaa ja katsastusluvallisia henkilöitä on Suomessa noin 2 500 (Vakkuri-Anttonen 2025). Pelkkää kevyttä kalustoa katsastettiin 498 katsastustoimipaikalla ja kevyttä sekä raskasta kalustoa 286 katsastustoimipaikalla. Katsastustoimipaikkojen määrä on viime vuosina pysynyt melko samalla tasolla. Niiden määrään ovat vaikuttaneet erityisesti lainsäädäntömuutokset, kuten vuoden 2014 uudistus, jossa kevyen ja raskaan kaluston katsastukset erotettiin toisistaan. (Katsastusalan tilannekatsaus 2024: 3–6.)

4.4 Ruotsi

Ruotsin ajoneuvokatsastusalaa edustavan Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) -yhdistyksen mukaan Ruotsissa katsastettiin 6,25 miljoonaa ajoneuvoa vuonna 2024. Lähes kaikki eli 99 % kaikista katsastuksia tekee 11 yritystä 611 katsastustoimipaikalla. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen kevyiden ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on 34 %. Raskaan kaluston katsastustoimipaikkoja on noin 180 ja niillä hylättiin ensimmäisellä katsastuskerralla vuonna 2024 63 % kuorma-autoista ja 40 % linja-autoista. Kun kilpailu avautui lakimuutoksella vuonna 2010 katsastustoimipaikkoja oli 186. Ruotsissa määräaikaiskatsastukset työllistivät vuonna 2024 noin 2 200 henkeä katsastajina. (Fordonsbesiktningen i Sverige Årsrapport 2025.)

Lakimuutos avasi vapaan kilpailun Ruotsissa ja mahdollisti sen, että katsastustoimintaa voidaan harjoittaa ilman toimilupaa. Katsastustoiminnan harjoittajalta edellytetään kuitenkin katsastustoimintaa varten hankittua akkreditointia. Myös valtion omistaman tietojärjestelmän käytöstä on sovittava viranomaisen kanssa. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Akkreditointia voi hakea eri ajoneuvoluokkiin, kuten kevyelle tai raskaalle kalustolle, moottorityökoneille tai niiden yhdistelmille. Akkreditoitujen katsastusyritysten on tarjottava kaikkia niitä katsastuslajeja, joihin niillä on myönnetty lupa. Määräaikaiskatsastusten lisäksi sen on tarjottava siis rekisteröinti- ja muutoskatsastuksia niille ajoneuvoryhmille, joiden katsastukseen se on saanut akkreditoinnin. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Ruotsissa on tiukka riippumattomuusvaatimus. Katsastusyritysten on oltava täysin riippumattomia akkreditointinsa luokkaan kuuluvien ajoneuvojen huolto-, korjaus- ja vuokraustoiminnasta sekä luvanvaraista liikennettä tai luvanvaraista vuokraustoimintaa harjoittavasta yrityksestä. Sama riippumattomuusvaade koskee ajoneuvojen ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen osien tai tarvikkeiden kauppaa, maahantuontia, valmistusta tai markkinointia harjoittavaa yritystä. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Ruotsissa yritykset hoitavat kaikki katsastukset avoimilla markkinoilla. Yksi katsastusyrityksistä, Bilprovningen, on kuitenkin vielä Ruotsin valtion omistama. Katsastustoimintaa valvoo Ruotsin liikennevirasto, Transportstyrelsen. Ruotsissa valvonta perustuu ensisijaisesti ISO 17020 -laatujärjestelmän mukaisiin auditointeihin, jotka ovat osa akkreditointiprosessia. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2018.)

Ruotsissa vaadittu laatujärjestelmä ISO 17020, joka on tarkoitettu tarkastuslaitosten arviointiin, poikkeaa merkittävästi Suomessa katsastustoimipaikoilta edellytetystä ISO 9001-järjestelmästä. Ankarimmillaan auditointien poikkeamahavainnot voivat johtaa akkreditoinnin peruuttamiseen. Jos akkreditointi peruutetaan ja näin ollen katsastusluvan edellytykset eivät enää täyty, täytyy katsastustoiminta keskeyttää. Ruotsalaisessa valvontamallissa lupahallinto sekä palautteiden perusteella suoritettava auditointien kohdistaminen kuluttavat eniten viranomaisresursseja. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2018.)

4.5 Norja

Haastateltiin sähköpostilla Leif Halvorsenia, joka on Norjan tielaitoksen (Statens Vegvesen) pääinsinööri ja hänen vastuualueenaan on muun muassa katsastuksenvalvonta. Norjassa katsastuksenvalvonnasta vastuussa on valtiollinen tielaitos. Katsastukset on ulkoistettu autokorjaamoille. Norjan tielaitoksen katsastuksenvalvonta käyttää tilastollisia menetelmiä selvittääkseen ja kohdentaakseen tarkastettaviksi valittuja katsastusasemia samaan tapaan kuten Suomessakin tehdään. Kohdentamista tehdään myös aiemmista tarkastuksista saatujen kokemusten ja asiakasvalituksien perusteella. Norjan katsastuksenvalvonnassa työskentelee vuonna 2025 Halvorsenin mukaan 52 henkilöä, mikä on suunnilleen sama määrä kuin vuonna 2024. Katsastuksenvalvojien määrä on todella iso suhteutettuna tehtyihin määräaikaiskatsastuksiin, mutta kun katsotaan katsastustoimipaikkojen suurta määrää, niin täysin ymmärrettävä. (Halvorsen 2025.)

Norjassa oli vuoden 2025 alussa 2 644 katsastustoimipaikkaa. Vuonna 2024 määräaikaiskatsastuksia ja uusintakatsastuksia suoritti 9 696 katsastajaa. Kirjoitushetkellä vuonna 2025 Norjassa oli 10 897 henkilöllä on hyväksyntä yhteen tai useampaan katsastuslajiin. Norjassa on katsastajille erilliset hyväksynnät kevyille hyötyajoneuvoille, raskaille hyötyajoneuvoille ja traktoreille. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus Norjassa on Euroopan korkeimpia ja samalla kymmenluvulla kuin Latviassa ja Liettuassa. Hylkäysprosentti oli 49,4 % vuonna 2024. Samana vuonna määräaikaiskatsastuksia tehtiin Norjassa 1,53 miljoonaa kappaletta. Kevyiden ajoneuvojen, kokonaismassaltaan enintään 7 500 kg, katsastusrytmi on 4-2-2 eli joka toinen vuosi neljännen vuoden katsastuksen jälkeen. (Halvorsen 2025.)

Norjan katsastusta valvovan viranomaisen (Statens Vegvesen) ajoneuvotietojärjestelmässä on valvontakäyttöön tarkoitettu niin sanottu pysäytyspainike. Sillä ilmoitetaan katsastajalle ja katsastusyritykselle tulevasta tarkastuksesta. Pysäytyspainiketta voidaan käyttää kahdella eri tavalla. Yhdessä mallissa järjestelmää hyödynnetään reaaliajassa, jolloin valvontatarkastajat voivat seurata käynnissä

olevia katsastuksia ennen tulosten kirjaamista. Järjestelmän näkymää voidaan suodattaa katsastusaseman, maantieteellisen alueen, ajoneuvojen iän, ajoneuvoluokan, ajoneuvon painon ja polttoainetyypin mukaan. Norjan katsastuksen viranomaisjärjestelmä näyttää reaaliajassa tietoja katsastettavasta ajoneuvosta. Valvontatarkastaja voi valita yhden tai useamman haluamansa määräaikaiskatsastuksen mahdollista uudelleentarkastusta varten. Ensimmäinen järjestelmään valmistuneeksi ilmoitettu määräaikaiskatsastus valitaan uusintatarkastusta varten. (Halvorsen 2024.)

Toinen vaihtoehto järjestelmän hyödyntämiseen on valita suoraan uudelleentarkastusta ja valvontaa varten kohteeksi tietty maantieteellinen alue, yksittäinen katsastusasema tai yksittäinen katsastaja. Valvontatarkastaja voi tämän toiminnon avulla määrittää järjestelmän valitsemaan ensimmäisen katsastuksen, joka vastaa annettuja kriteerejä. Valvontatarkastaja voi myös lisätä uusia poimintakriteerejä. Tällaisia lisäkriteerejä voivat olla kuten ensimmäisessä vaihtoehdossa ajoneuvon ikä, ajoneuvon luokka, ajokilometrit, ajoneuvon paino, polttoainetyyppi tai se, onko määräaikaiskatsastus hyväksytty vai ei. Uudelleentarkastukseen valitaan ensimmäinen määräaikaiskatsastus, joka vastaa asetettuja kriteerejä. (Halvorsen 2024.)

Edellä mainitut vaihtoehdot voidaan myös yhdistää. Molemmissa vaihtoehdoissa, kun katsastaja tai katsastusasema on valittu uudelleentarkastusta varten, katsastaja saa näytölle varoitusviestin päätettyään katsastuksen. Myös asiakkaalle annettavaan katsastustodistukseen lisätään ilmoitus, joka kertoo, että ajoneuvo on valittu valvontaa varten. Kun valvonnan kohde on valittu ja siitä on informoitu katsastajaa sekä asiakasta, Norjan katsastusta valvovan viranomaisen valvontatarkastaja saapuu katsastusasemalle 30 minuutin kuluessa suorittamaan uusintatarkastuksen. (Halvorsen 2024.)

Sisällöltään uudelleentarkastus voidaan tehdä kahdella vaihtoehtoisella menettelyllä. Ajoneuvolle voidaan tehdä täydellinen uudelleentarkastus, joka vastaa täysin määräaikaiskatsastusta päästömittauksineen. Näin tulosten vertailu helpottuu oleellisesti. Voidaan myös tehdä yksinkertaistettu uudelleentarkastus,

jossa katsotaan katsastajan havaitsemat viat ja puutteellisuudet. Sen jälkeen tehdään tarvittaessa nopea ja yksinkertaistettu uudelleentarkastus, jossa katsotaan, löytyykö ilmeisiä puutteita, joita katsastaja ei ole havainnut tai ilmoittanut. (Halvorsen 2024.)

Pysäytyspainikkeeseen perustuvien katsastuksen valvontamenetelmien lisäksi Norjassa valvova viranomainen voi hyödyntää katsastuksen valvonnassa automaattista rekisterikilven tunnistusta. Tässä valvontamallissa hyödynnetään tienvarsitarkastuksessa käytössä olevia kameroita, jotka lukevat autojen rekisterikilvet ja valitsevat ajoneuvot, joille on tehty määräaikaiskatsastus viimeisen kolmen viikon aikana. Jos autolle on tehty määräaikaiskatsastus viimeisten kolmen viikon aikana, se pysäytetään tienvarsitarkastuksessa määräaikaiskatsastuksen yksinkertaistettua uudelleentarkastusta varten. Automaattisia rekisterikilven tunnistuskameroita käytetään myös pysäyttämään ajoneuvoja, joille ei ole tehty määräaikaiskatsastusta määräajassa, ajoneuvoja, joilla ei ole voimassa olevaa vakuutusta, sekä ajoneuvoja, joiden osalta on muita syitä, jotka johtaisivat ajoneuvon käyttökieltoon. (Halvorsen 2024.)

Halvorsen esittää vielä yhden valvontamallin, jota käytetään lähinnä harvaan asutuilla alueilla. Näillä alueilla, joilla ei ole riittävästi määräaikaiskatsastuksia, jotta tilastollisia menetelmiä sekä pysäytyspainiketta voitaisiin käyttää tehokkaasti, käytetään vastaavanlaisia tarkastuskäyntejä katsastustoimipaikoille kuin Suomessa ennen viimeisimmän valvontamallin käyttöönottoa. Tässä mallissa valvontatarkastajat tulevat katsastustoimipaikalle muutamaksi tunniksi tai koko työpäiväksi seuraamaan katsastajien tekemiä määräaikaiskatsastuksia. (Halvorsen 2024.)

4.6 Tanska

Tanskassa katsastustoiminta vapautettiin kilpailulle kaikilla ajoneuvoluokilla ja kaikilla eri katsastuslajeilla vuonna 2005. Tanskassa katsastustoiminnalta vaaditaan samankaltaista tiukkaa riippumattomuutta kuten Ruotsissa. Tanskan liikennehallitus eli Færdsstyrelsen, joka myöntää katsastuslupia, ei kuitenkaan

vaadi katsastusyrityksiltä akkreditointia kuten Ruotsissa vaaditaan. Tanskassakin siis ajoneuvojen korjaustoimintaa harjoittavat yritykset on rajattu katsastustoiminnan ulkopuolelle. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Ennen toimialan vapauttamista kilpailulle Tanskan katsastustoiminnasta vastasi yksinomaan valtion omistama Statens Bilinspektion. Toiminnan yksityistämisen jälkeen katsastusyritysten määrä lisääntyi nopeasti lähes sataan yritykseen ja useampaan sataan katsastustoimipaikkaan. Tanskassa katsastustoiminnan vapauttamisen tavoitteena oli parantaa asiakaspalvelua ja lisätä palveluiden saatavuutta. Myös markkinoille tuloa autettiin samalla paljon esimerkiksi koulutusvaatimuksia sekä tila- ja laitevaatimuksia lieventämällä. Katsastajan tutkintoon riitti uudistuksen jälkeen kolmen viikon koulutus mekaanikoille. Aikaisemmin pakollisena vaadittu koeajorata poistettiin, kevyitä ja raskaita ajoneuvoja ei enää tarvinnut katsastaa samoissa toimitiloissa ja mahdollisuus katsastaa ja työskennellä korjaamoiden toimitiloissa sallittiin. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Suomessa samat katsastustoiminnan aloittamista helpottavat lakimuutokset tehtiin vuonna 2014. Tanskassa säilytettiin muista Pohjoismaista poikkeava hintakatto vielä kahden vuoden ajan, jotta toiminnan tehokkuus voitiin varmistaa siirtymävaiheessa. Uudistusta seurannut nopea kasvu johti samalla muutoksiin markkinaosuuksissa. Uudistuksen seurauksena aiemmin monopoliasemassa ollut Applus menetti merkittävän markkinaosuuden, ja sen osuus supistui kolmen vuoden kuluessa noin 30 prosenttiin. Markkinoilla uskotaan olevan merkittävää ylikapasiteettia, mikä johtaa joko asemien määrän huomattavaan vähenemiseen tai lievään hintojen nousuun. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Rigsrevisionen eli Tanskan valtiollinen tilintarkastuslaitos käynnisti vuonna 2008 tutkimuksen katsastusalan kolmea vuotta aiemmin tapahtuneesta vapauttamisesta. Tutkimus rajattiin vuosien 2005 ja 2008 välille. Katsastustoiminnan vapauttamisella haettiin parempaa saatavuutta ja alhaisempia hintoja korkeasta katsastuksen laadusta kuitenkaan tinkimättä. Tanskan valtiollisen tilintarkastuslaitoksen raportin mukaan saatavuuteen kohdistuvat odotukset täyttyivät koska aukioloajat olivat entistä joustavampia. Tähän myötävaikutti katsastusasemien

määrän huomattava lisääntyminen. Myös katsastushinnat laskivat uudistuksen myötä ainakin osittain. Raportin mukaan katsastuksen laadussa ei havaittu parantumista. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

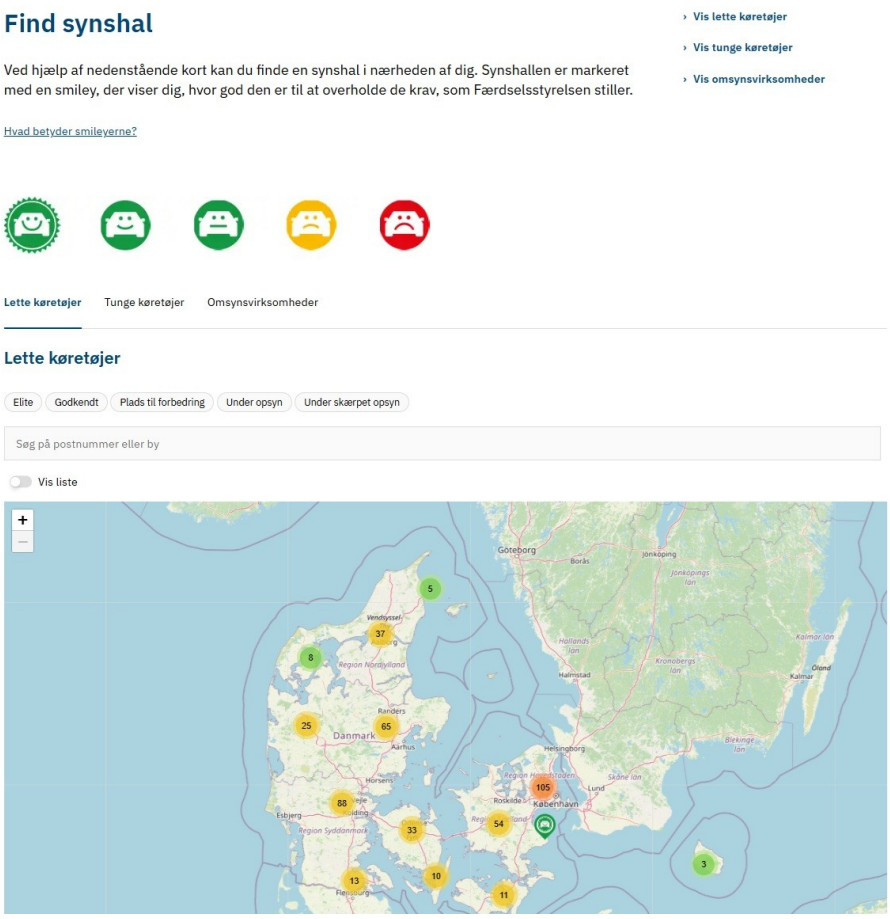
Færdselstyrelsen joutuikin lisäämään omaa henkilöstöresurssiaan huomattavasti vuoteen 2007 mennessä katsastusasemien määrän nopean kasvun vuoksi. Vuonna 2005 Tanskassa tehtiin 300 valvontakäyntiä, joka on melko samaa luokkaa kuin Suomessa suurimmillaan. Vuonna 2024 Suomessa tehtiin noin 200 ajoneuvojen uudelleentarkastusta. Valvontakäyntien määrät lisääntyivät Tanskassa uudistuksen myötä huomattavasti ja vuonna 2008 niitä tehtiin 2 500 vuodessa. Tanskan valtiollisen tilintarkastuslaitoksen suositus raportin mukaan oli keskittää valvontakäyntejä entistä enemmän riskiperustaisesti korkean riskin yrityksiin. Raportissa myös suositeltiin juuri katsastettujen ajoneuvojen kontrollitarkastusten eli uudelleentarkastusten lisäämistä. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Tanskassa oli vuonna 2025 Færdselstyrelsenin nettipalvelun mukaan 458 katsastustoimipaikkaa. Ne ovat noin 170 eri yrityksen omistamia. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on Tanskassa todella korkea ja Euroopan korkeimpien hylkäysprosenttien joukossa. Se oli vuoden 2025 tammi-kesäkuussa 45,3 %. Saatavilla olevista tilastoista ei saanut täyden kalenterivuoden lukemaa, mutta vuonna 2024 tammi-marraskuussa hylkäysprosentti oli 45,1 % eli hyvin samoissa lukemissa kuin vuoden 2025 alkupuoliskolla. Määräaikaiskatsastuksia tehtiin vuoden 2024 tammi-marraskuussa kaikkiaan 1,94 miljoonaa kappaletta kevyelle kalustolle. Autojen keski-ikä Tanskassa on 9,6 vuotta. (Færdselsstyrelsen - Find synshal; Færdselsstyrelsen - Hele landet år til dato 2025)

Sain yllättäen vuoden kuluttua ensimmäisestä sähköpostitiedustelusta viestiä Tanskan valvovan viranomaisen, Færdselsstyrelsenin edustajalta. Thomas Bork-Bigum, Færdselsstyrelsenin ajoneuvospesialisti, kertoi lyhyesti sähköpostilla, miten Tanskassa tänä päivänä tehdään valvontaa.

Bork-Bigumin mukaan Tanskan valvontamalli on hyvin samanlainen kuin Alankomaiden valvontamalli. Tällä hetkellä heillä on kahdeksan vakituista katsastuksenvalvontaa tekevää tarkastajaa ympäri Tanskaa. Katsastuksen valvojilla on siis Tanskassa noin 57 katsastustoimipaikkaa tarkastajaa kohden, kun taas Suomessa lukema on 112 katsastustoimipaikkaa tarkastajaa kohden. (Bork-Bigum 2025.)

Bork-Bigumin mukaan kaikki Tanskassa tehdyt katsastukset ja kuvat katsastettavista ajoneuvoista kirjataan IT-järjestelmään nimeltään eSyn, johon kaikki katsastusyritykset ovat yhteydessä. Færdsstyrelsenin sivustolla on hymiöjärjestelmä, jonne valvontatiedot välitetään eSyn-ohjelmasta. Kuvassa 2 on esitetty ote Tanskan ”hymiönaama” -järjestelmästä, jossa laadukkainta työtä tekevät katsastustoimipaikat on esitetty vihreällä. (Bork-Bigum 2025.)



Kuva 2. Tanskan ”hymiönaama” -järjestelmä (Færdselsstyrelsen - Find synshal).

Færdsstyrelsen sivustolla olevassa hymiöjärjestelmässä katsastustoimipaikat luokitellaan hymiöillä viidelle eri tasolle riippuen siitä, miten laadukasta työtä ne tekevät ja miten paljon valvontaa niille kohdistetaan. Parhaimmalla valvova viranomainen käy harvoin, kun taas huonoimmilla usein ja katsastusasiakkaan riski joutua uudelleentarkastukseen on suuri. (Færdselsstyrelsen - Find synshal.)

Hymiöjärjestelmän eri tasot ovat:

- Eliitti - Erittäin hyvin toimiva katsastustoimipaikka, joka tekee virheitä hyvin harvoin. Eliittihymiöllä varustetulla katsastustoimipaikalla on erittäin korkealaatuinen katsastuksen laatutaso.

- Hyväksytty - Katsastustoimipaikka, jossa asiat ovat hallinnassa. Tällä merkinnällä on varustettu suuri joukko katsastustoimipaikkoja, jotka yleensä tekevät hyvää työtä. Vain yksi virhe ajoittain voi tarkoittaa, että katsastustoimipaikka ei ole eliittitasolla.

- Parantamisen varaa - Tämä katsastustoimipaikka pärjää kohtuullisen hyvin, mutta sen laadunvalvontaa voitaisiin tiukentaa, koska katsastustoimipaikka tekee virheitä aika ajoin.

- Valvonnan alaisena - Katsastustoimipaikalla on ollut monia puutteita ja työn laatu voisi olla parempi. Tanskan liikennehallitus pitää katsastustoimipaikkaa tarkasti silmällä ja tekee tarkastuksia melko usein.

- Tiukan valvonnan alaisena - Katsastustoimipaikka, jolla on suuria vaikeuksia täyttää vaatimuksia ja siksi Tanskan liikennehallitus valvoo toimipaikkaa tiukemmin. Katsastustoimipaikan laatu ei ole tyydyttävä. Ellei laatua välittömästi pyritä parantamaan, tällä hymiöllä varustettu katsastustoimipaikka on vaarassa joutua liikennehallituksen sulkemaksi.

Tanskan käyttämä valvontamalli on riskipohjainen ja käyttää pistejärjestelmää, jossa katsastustoimipaikoille annetaan virhepisteitä nollasta kahteentoista. Kun katsastustoimipaikka saavuttaa yli 12 pistettä, se suljetaan 30 päivän ajaksi. Jos katsastustoimipaikalla on useita sulkemisia lyhyen ajan sisällä, tehdään arvio koko katsastusyrityksestä. Korkean pistemäärän saaneilla katsastustoimipaikoilla käydään useammin. (Bork-Bigum 2025.)

Tanskan katsastuksenvalvonnan IT-järjestelmä antaa tarkastajille mahdollisuuden asettaa erilaisia hakukriteerejä esimerkiksi katsastuspaikan tai ajoneuvotyypin mukaan, jonka he haluavat tarkastaa. Tanskan järjestelmässä on myös mahdollista nähdä reaaliajassa, minkä ajoneuvojen parissa mikäkin katsastustoimipaikka työskentelee. Kun Tanskan katsastuksenvalvonnan tarkastajat ovat määrittäneet tietyt kriteerit valvonnalle, katsastuspaikan tulostaessa katsastusraporttia asiakkaalle katsastus voidaan pysäyttää. Tällöin katsastustoimipaikalle tulee ilmoitus, että ajoneuvo on valittu uudelleentarkastukseen. Käytössä on siis niin sanottu pysäytyspainike. (Bork-Bigum 2025.)

Tanskan liikennehallituksen tarkastajat tekevät noin 2 400–2 500 uudelleentarkastusta vuodessa. Uudelleentarkastusten määrä on pysynyt pitkään samana vuositasolla. Esimerkiksi vuonna 2008 niitä tehtiin 2 500 kappaletta. Tarkastajat liikkuvat yleensä yksin, mutta joskus myös pareittain. Tarkastajat tekevät lisäksi myös erityistarkastuksia vientiajoneuvoihin yhdessä Tanskan moottoriajoneuvoviraston kanssa. Niitä tarkastuksia on noin 400–500 kappaletta vuodessa. Lisäksi saattaa tulla muutamia oikaisuvaatimuksiin liittyviä tarkastuksia. Tanskan liikennehallituksen tarkastajien päätehtävänä on siis tehdä uusintatarkastuksia eri katsastuspaikoilla. Tämä selittää tarkastajien määrään suhteutettua uudelleentarkastusten suurta määrää. (Bork-Bigum 2025.)

Bork-Bigumin mukaan valvonnan tarkoitus ja tavoite on varmistaa, että ajoneuvojen katsastukset tehdään asianmukaisesti ja lain vaatimusten mukaisesti. Riskiperusteinen valvonta pyrkii kohdentamaan tarkastukset yrityksiin, joilla on suurempi todennäköisyys rikkoa sääntöjä tai toimia epäjohdonmukaisesti. Bork-Bigum kertoo, että yritysten saamat riskipisteet määräytyvät erilaisten tekijöiden

perusteella, kuten aiempien rikkomusten, virheiden, asiakasvalitusten ja muiden valvontatarkastusten tulosten mukaan. Näiden pisteiden avulla määritellään, kuinka usein yritykseen tehdään tarkastuksia. (Bork-Bigum 2025.)

Erilaisia Tanskan katsastuksen valvonnan käyttämiä valvontatarkastustyyppejä Bork-Bigumin mukaan ovat:

- Normaali tarkastus, joka suoritetaan tavallisella kalenteroidulla aikavälillä.

- Tehostettu tarkastus tehdään yrityksille, joilla on korkeat riskipisteet ja ne tarkastetaan useammin sekä perusteellisemmin.

- Erityistarkastusta käytetään, jos yrityksellä on erityisen paljon ongelmia tai se on saanut useita asiakasvalituksia.

Valvontatarkastuskäynnit voidaan kohdistaa eri toimipisteisiin riippuen yrityksen toiminnasta, asiakaspalautteiden määrästä ja aikaisempien tarkastusten tuloksista. Jos yritys ei täytä valvontaviranomaisen vaatimuksia, se voi saada seuraamuksia, kuten varoituksia, sakkoja tai jopa menettää toimintalupansa. (Bork-Bigum 2025.)

4.7 Viro

Haastattelin sähköpostitse Viron liikennehallinnon valvontayksikön päällikköä Robert Rimmiä. Hänen mukaansa Virossa tehtiin vuonna 2023 noin 600 000 määräaikaiskatsastusta ja noin 90 000 katsastuksen jälkitarkastusta. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on siis noin 15 %. Vuonna 2024 katsastustoimintaa harjoittavia yrityksiä oli 78 kappaletta ja katsastustoimipaikkoja 139. Viron katsastusaikaväli on henkilöautoille ja moottoripyörille mallia 4-2-2-2-1 eli sama rytmi kuin Suomessa, jossa kymmenennen vuoden jälkeen tulee käydä vuosittain katsastuksessa. Pakettiautot

tulee kahden vuoden jälkeen katsastaa vuosittain ja raskas kalusto vuosittain. (Rimm 2024.)

Virossa on Robert Rimmin mukaan kaksi valvontatarkastajaa, jotka valvovat määräaikaiskatsastuksia tekeviä katsastustoimipaikkoja. Viron kaikilla katsastustoimipaikoilla on valvontakamerat ja pääasiallinen valvontamenetelmä on katsoa suoritettavia määräaikaiskatsastuksia videoilta. Videovalvonnan lisäksi Viron valvontaviranomainen tekee myös ennalta ilmoittamattomia valvontatarkastuksia, joissa valvotaan määräaikaiskatsastuksissa käytettäviä laitteita ja katsastajien työn laadukkuutta. Tarkastusmalli on samanlainen kuin Suomessa ennen uudistetun valvontamallin käyttöönottoa. Ajoneuvojen uudelleentarkastuksia ei siis tehdä. (Rimm 2024.)

Rimmin mukaan, kun tarkastajat löytävät ongelman, he pyytävät selvityksiä. Jos kyseessä on vakava tai vaarallinen virhe, on olemassa ainakin kolmenlaisia sanktioita tai seuraamuksia. Katsastustoimipaikalle voidaan määrätä sakko, joka on enintään 9 600 euroa, antaa määräyksiä tietyn asian korjaamiseksi määräajassa tai pahimmillaan on myös mahdollista irtisanoa katsastusyrityksen sopimus. Yleisin tilanne vakavia puutteita löydettäessä johtaa Rimmin mukaan sakon määräämiseen tai sertifikaatin peruuttamiseen. Vähäisemmistä puutteista valvonta vain ilmoittaa yritykselle. Seuraamukset riippuvat Rimmin mukaan siitä, miten yritys on valvonnan kanssa tekemisissä ja mitä yritys on valmis tekemään tilanteen parantamiseksi.

Rimmin mukaan katsastustoimipaikat, joihin tehdään ennalta ilmoittamattomia tarkastuksia, valitaan ensisijaisesti aiempien havaintojen perusteella – tarkastuksia kohdennetaan erityisesti niihin toimipaikkoihin, joissa on aikaisemmin ilmennyt eniten puutteita tai ongelmia. Lisäksi valvonnan kohdentamiseen vaikuttaa edellisestä tarkastuskäynnistä kulunut aika, ja toimipaikoilla pyritään vierailemaan säännöllisesti. Ajoittain valvonta päättää tarkastaa kokonaisen alueen ja suorittaa tarkastuksia kaikissa sen katsastustoimipaikoissa samanaikaisesti. (Rimm 2024.)

4.8 Latvia

Vuonna 2023 Latviassa tehtiin 1,24 miljoonaa määräaikaiskatsastusta. Vastuuviranomainen on CSDD (Ceļu satiksmes drošības direkcija) eli Latvian tie- ja liikenneturvallisuusvirasto, joka toimii liikenneministeriön alaisuudessa. CSDD:ssä eli Latvian liikenneturvallisuusvirastossa työskentelee noin 600 työntekijää eri tehtävissä, siis muissakin kuin katsastustehtävissä. CSDD vastaa katsastusten järjestämisestä ja valvonnasta koko maassa. Katsastusta ei siis ole yksityistetty Latviassa. Katsastustoimipaikkoja on noin 30. (CSDD apgrozījums pērn provizoriski pieaudzis par 13,8 % 2024.)

Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on korkea, 40 %. Latviassa ajoneuvojen keski-ikä on 14 vuotta ja ensirekisteröityjen ajoneuvojen keski-ikä on ollut jo vuosia noin 10 vuotta, mikä osaltaan selittää huomattavan korkeaa hylkyprosenttia. (CSDD: Retākas tehniskās apskates automašīnām būs bīstams un nepārdomāts lēmums 2023.)

Latvian katsastusaikaväli on henkilö- ja pakettiautoille mallia 2-2-1 eli ensimmäinen määräaikaiskatsastus tulee tehdä kahden vuoden kuluttua käyttöönotosta ja toinen neljän vuoden kuluttua käyttöönotosta, jonka jälkeen katsastuksessa tulee käydä vuosittain. Raskaat yli 3 500 kg ajoneuvot, esimerkiksi kuorma-autot sekä luvanvaraisessa käytössä olevat henkilö ja pakettiautot, tulee määräaikaiskatsastaa vuosittain. (Roadworthiness testing.)

4.9 Liettua

Liettuassa tehdään vuosittain noin 1,6 miljoonaa määräaikaiskatsastusta. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen hylkäysprosentti on hyvin korkea kuten Latviassa, useina vuosina noin 40 %, mikä on Euroopan korkeimpien hylkäysprosenttien joukossa. Voisi kuvitella, että Liettuassa ja Latviassa on hyvin samankaltainen ajoneuvokanta, koska molemmissa maissa hylkäysprosentti on noin 40 % vaikka Latviassa katsastus on vain valtion tekemää, kun taas Liettuassa on myös yksityisiä toimijoita. Liettuassa toimii useita yksityisiä

katsastustoimipaikkoja (Techninės apžiūros centrai) eri puolilla maata. Katsastustoimipaikkoja on kaikkiaan yli 180. (Apie apžiūrų statistiką.)

Liettuassa uudet henkilöautot tulee ensimmäisen kerran määräaikaiskatsastaa kolmen vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Yli kymmenvuotiaat henkilöautot tulee katsastaa vuosittain. Luvanvaraisessa liikenteessä olevat taksit, linja-autot, kuorma-autot ja erikoiskäytössä olevat ajoneuvot tulee määräaikaiskatsastaa vuosittain. (Apie apžiūrų statistiką.)

Liettuan liikenneministeriön (Susisiekimo ministerija) alaisuudessa toimii käytännön valvontaviranomainen eli Liettuan liikenneturvallisuusvirasto (Transporto saugos administracija, LTSA). LTSA vastaa katsastusasemien valvonnasta, lupien myöntämisestä, auditoinneista sekä katsastusten laadun valvonnasta. LSTA:lla oli vuonna 2023 noin 230 työntekijää liikenneturvallisuuteen liittyvässä työssä. Työt koostuvat liikennepalveluihin, valvontaan, liikenneonnettomuuksien tutkintaan, koulutukseen ja liikenneturvallisuustietoisuuden lisäämiseen yhteiskunnassa liittyviin töihin. Suoraan katsastukseen valvontaan ohjattua resurssia ei ollut saatavilla. (LTSA 2023.)

4.10 Islanti

Islanti ei ole Euroopan unionin jäsenmaa, mutta otin sen mukaan, koska sain hyvää tietoa paikallisesta katsastuksesta Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet Ry:n opintomatkalla olleelta Mikko Virralta. Islannissa henkilöautojen keski-ikä on noin 8 vuotta. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen hylkäysporosentti on noin 20 %. Islannissa kaikki perävaunut ja L-luokan ajoneuvot eli muun muassa moottoripyörät tulee määräaikaiskatsastaa. Laitevaatimukset poikkeavat hieman EU:n jäsenmaista. Esimerkiksi heilahduksenvaimentimille ei ole testerivaatimusta. Määräaikaiskatsastustoiminta on yksityistetty. Yksityisiä katsastustoimipaikkoja on 22 kappaletta, jotka ovat neljän eri yrityksen omistuksessa. Yhdellä toimipaikalla työskentelee yleensä noin 3-5 henkilöä, joista yksi toimistovirkailijana, yksi katsastuksesta vastaavana sekä päällikkönä ja muut katsastajina. Kevyen kaluston katsastustoimipaikat ovat hyvin samanlaisia kuin

Suomessa. Raskaan kaluston katsastus tehdään siirrettävässä toimipaikassa. (Virta 2025.)

Samgöngustofa eli Islannin liikenneviranomainen vastaa muun muassa tieliikenteen turvallisuuden hallinnosta ja valvonnasta. Akkreditointiviranomainen tarkastaa ja valvoo katsastustoimipaikkojen toimintaa. Samgöngustofa valvoo myös katsastusten suorittamista ja suorittaa tilastollisia tarkastuksia. (Virta 2025.)

Islannin määräaikaiskatsastusmäärää voidaan arvioida autojen keski-iän, määrän ja katsastustiheyden perusteella. Tällä laskumenetelmällä vuosittainen määräaikaiskatsastusmäärä olisi noin 150 000. Kevyet henkilöautot, pakettiautot ja moottoripyörät on katsastettava ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua ensirekisteröinnistä. Tämän jälkeen kahden vuoden välein kaksi kertaa, jonka jälkeen katsastuksessa tulee käydä vuosittain. Raskaat ajoneuvot, kuten linja-autot, kuorma-autot ja niiden perävaunut, tulee katsastaa vuosittain. Harrasteajoneuvot ja kevytperävaunut on katsastettava kahden vuoden välein. (Vehicle inspection.)

4.11 Alankomaat

Olin sähköpostitse yhteydessä Geert Koningsiin, joka toimii vanhempana neuvonantajana Alankomaiden liikenne- ja ajoneuvohallinnon viranomaisen, RDW:n (Rijksdienst voor het Wegverkeer) katsastuksenvalvonta ja arviointiosastolla. Koningsin mukaan Alankomaissa kaikki määräaikaiskatsastukset tehdään korjaamoilla, joille on myönnetty erityinen katsastuslupa. Näitä katsastusluvallisia korjaamoja oli vuonna 2024 yhteensä 9 092 kappaletta.

Alankomaissa katsastustoimipaikkojen valvonnassa hyödynnetään katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksia kuten Suomessa uusimman valvontamallin mukaan. Alankomaissa uudelleentarkastusten määrä on noin kolme prosenttia kaikkien määräaikaiskatsastettujen ajoneuvojen määrästä. Katsastuksenvalvonta hyödyntää pysäytyspainiketta, jolla katsastustoimipaikalle

ilmoitetaan tarkastajan saapumisesta ja pakollisesta tarkastuksesta. Tarkastaja tulee paikalle enintään 90 minuutin kuluessa pysäytyspainikkeen painamisesta. Katsastustoimipaikat, joilla on paljon huonosti menneitä uudelleentarkastuksia saavat niitä jatkossa todennäköisemmin lisää. Tämä hidastaa katsastustoimipaikan liiketoimintaa eikä näin ole sen kannalta lainkaan optimaalinen tilanne. Kun hyvin menneitä uudelleentarkastuksia ja kertyneitä virhepisteitä on taas vähemmän, niin valvontakin vierailee tällaisella katsastustoimipaikalla harvemmin. (Konings 2024.)

Vuonna 2024 kevyttä alle 3 500 kg omamassaista kalustoa kuten henkilö- ja pakettiautoja katsastettiin 8,05 miljoonaa ja raskaita kuorma- ja linja-autoja 329 600 kappaletta. Bensiini-, etanoli- ja sähkökäyttöiset henkilöautot tulee katsastaa neljäntenä vuonna ensirekisteröinnin jälkeen, minkä jälkeen joka toinen vuosi, kunnes kahdeksannen vuoden jälkeen vuosittain eli rytmillä 4-2-2-1. Diesel- ja kaasukäyttöiset sekä muut henkilöautot sekä pakettiautot katsastetaan rytmillä 3-1-1. Vuonna 2024 Alankomaiden katsastuksenvalvonta teki 215 700 uudelleentarkastusta kevyelle kalustolle ja 9 860 raskaalle kalustolle. Huomautettavaa oli kevyellä kalustolla noin 9 %:ssa uudelleentarkastuksista ja raskaalla kalustolla noin 13 %:ssa. Näitä uudelleentarkastuksia teki noin 150 tarkastajaa. (Konings 2025.)

Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalisen osuuden selvittäminen oli haasteellista. Se johtuu siitä, että katsastukset tehdään pääsääntöisesti korjaamoilla, jotka voivat myös korjata vikoja ennen ajoneuvon hyväksymistä. Tällaisilla korjaamoilla hylkäysprosentti on ollut noin 8 %. Alankomaissa on myös katsastustoimipaikkoja, jotka tekevät vain katsastuksia, eivätkä lainkaan korjauksia. Näillä korjaamoilla hylkäysprosentti nousee 20 %:iin ensimmäisellä katsastuskerralla. (Tiililä & Niiranen 2006: 48.)

4.12 Luxemburg

Luxemburgissa määräaikaiskatsastukset aloitettiin vuonna 1955. Liikenne- ja julkisten töiden ministeriön (MMTP) hyväksymät katsastusyritykset tekevät kaikki määräaikaiskatsastukset. Näitä hyväksyttyjä katsastusyrityksiä on kolme, joista SNCT (Société nationale de contrôle technique) on suurin ja sillä on noin 75 % markkinaosuus. Nämä kolme yritystä tekevät korjaamoilla myös niin sanottuja ulkoistettuja määräaikaiskatsastuksia. Yritykset siis käyvät korjaamon tiloissa ja tekevät korjaamon omistamilla laitteilla katsastuksia. Näin tiukka riippumattomuus edelleen säilyy eivätkä korjaamot itse tee määräaikaiskatsastuksia. (Autotouring-ACL 2025.)

Määräaikaiskatsastuksia Luxemburgissa tehdään noin 350 000 vuosittain. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen hylkäysprosentti on noin 17 %. Henkilöautot, niiden perävaunut ja moottoripyörät tulee määräaikaiskatsastaa neljän vuoden kuluttua ensimmäisestä käyttöönottopäivästä ja toisen kerran kuuden vuoden jälkeen. Tämän jälkeen määräaikaiskatsastus tulee tehdä vuosittain kuten pakettiautoilla, kuorma- ja linja-autoilla sekä takseilla ja ambulansseilla tulee tehdä uudesta lähtien. (Autotouring-ACL 2025; Technical Inspection 2025.)

4.13 Slovakia

Slovakiassa katsastuksen valvonnasta vastaa Slovakian tasavallan liikenneministeriö, joka on ulkoistanut käytännön valvontatyön TESTEK a.s. -nimiselle yritykselle. Yritys on akkreditoitu ISO 17020:2012-standardin mukaiseksi tarkastuslaitokseksi, jolle Slovakian tasavallan liikenneministeriö on myöntänyt toimiluvan. Yritys TESTEK, a.s. ei tee ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksia, vaan ne tehdään erillisillä katsastusasemilla. Slovakiassa tehtiin vuonna 2024 noin 1,58 miljoonaa katsastusta. Samana vuonna 2024 ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen hylkäysprosentti oli eurooppalaiseen tasoon nähden melko alhainen, 13 %. Katsastustoimipaikkoja on 149. Slovakian

katsastusaikaväli on henkilö- ja pakettiautoille sekä moottoripyörille mallia 4-2-2 eli neljännen vuoden jälkeen katsastuksessa tulee käydä joka toinen vuosi. (Olexa 2024.)

Slovakiassa määräaikaiskatsastuksia valvotaan neljällä eri tavalla:

1. Data- ja videoanalyysillä
2. Katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksilla
3. Sekä kahden edellä mainitun menetelmän yhdistelmillä
4. Testiautoilla ns. ”mystery shopping”.

TESTEK a.s.-yrityksellä on ollut käytössä myös niin sanottu ”mystery shopping” eli testiautotoiminta, jossa katsastukseen viedään ajoneuvo, johon on etukäteen tehty vikoja, jotka katsastajien tulisi löytää. Tämä testiautomenetelmä on myös Suomessa mahdollinen lainsäädännön puitteissa ja sitä on aiemmin käytetty. Sekä Suomi, että Slovakia ovat toistaiseksi luopuneet tämän menetelmän käytöstä. (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013: § 42a; Olexa 2024.)

4.14 Slovenia

Slovenian katsastustietojen hankkiminen oli työlästä, kunnes sain Slovenian liikenneturvallisuusviraston sivuston palautelomakkeen kautta yhteyden liikenneturvallisuusviraston ajoneuvo-osaston johtajaan Tomaž Svetinaan. Hän antoi mielellään sähköpostihaastattelun ja oli kiinnostunut kuulemaan eri Euroopan maiden hylkäysprosenteista.

Sloveniassa ajoneuvojen määräaikaiskatsastukset (*tehnični pregledi*) ovat hajautettu palvelu, jota tarjoavat useat yksityiset yritykset eri katsastustoimipaikoilla ympäri maata. Slovenia noudattaa EU:n katsastusdirektiivin mukaisia minimikatsastusvälejä. Henkilöautojen ensimmäinen katsastus on neljän vuoden kuluttua ensimmäisestä rekisteröinnistä, seuraavat kaksi 2 vuoden välein ja sen jälkeen vuosittain, kunnes auto on yli yhdeksän vuotta vanha. (Svetina 2025.)

Sloveniassa tehtiin vuonna 2024 noin 1,6 miljoonaa määräaikaiskatsastusta. Katsastukset tehtiin 106 valtuutetulla katsastustoimipaikalla ympäri Sloveniaa. Ajoneuvojen keski-ikä on 11,3 vuotta. Sloveniassa ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on eurooppalaiseen tasoon nähden matala, noin 5,2 %. (Svetina 2025.)

Sloveniassa jokaisen katsastustoimipaikan on nimettävä katsastuksen vastuuhenkilö, joka varmistaa jatkuvan sisäisen laadunvalvonnan eli omavalvonnan toimipaikassaan. Ammatillista valvontaa suorittaa yksi vastuuhenkilöksi nimetty katsastaja, joka valvoo organisaation vaatimusten täyttämistä ja katsastusten asianmukaista suorittamista. Slovenian liikenneturvallisuusviraston ja liikennetarkastuslaitoksen alaisuudessa toimii myös valtion valvontaelin, joka suorittaa ulkoisia auditointeja ja tarkastuksia. Näitä auditointeja voidaan tehdä ennalta ilmoitetun aikataulun mukaisesti ja myös täysin ilmoittamatta. Katsastuksen valvonta-auditoinneissa arvioidaan lainsäädännön, laitestandardien ja määräysten noudattamista sekä tarkastetaan henkilöstön pätevyyksiä. (Svetina 2025.)

4.15 Belgia

Katsastettavia ajoneuvoja Belgiassa on noin 6 miljoonaa. Vuonna 2023 tehtiin 3,5 miljoonaa määräaikaiskatsastusta. Ajoneuvojen keski-ikä on noin 7,8 vuotta. Belgiassa ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on noin 26 %. Katsastusta harjoittavia yrityksiä on kymmenen ja erillisiä katsastustoimipaikkoja 76 kappaletta. Katsastusluvan myöntää ja katsastuksen valvonnasta vastaa Belgian valtio. Kymmenen yrityksen välisenä liittona toimii GOCA (Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs eli vapaasti käännettynä Ajoneuvokatsastus- ja ajokorttiluvallisten yhtiöiden liitto). Väärinkäytöksistä mahdollisesti aiheutuvat sanktiot kohdistuvat yrityksiin – ei katsastajiin. (Tiililä & Niiranen 2006: 7 – 13.)

Valtio valvoo, että katsastusyritykset täyttävät tietyt vaatimukset, kuten tekniset vaatimukset, vaatimukset toimipaikkojen vähimmäismäärästä, vaatimukset toimipaikan avaamisesta harvaanasutulla alueella sekä toimipistekohtainen katsastuslinjojen vähimmäis- ja enimmäismäärä. Myös katsastukseen käytettyä aikaa eli katsastustunteja seurataan vuosittain katsastuslinjakohtaisesti. Belgiassa katsastusyritykset eivät saa hoitaa muita ajoneuvoihin liittyviä tehtäviä, kuten huoltoja, korjauksia tai automyyntiä. (Tiililä & Niiranen 2006: 7–14.)

4.16 Iso-Britannia

Määräaikaiskatsastusvelvollisuus alkoi Iso-Britanniassa vuonna 1960. Maassa tehdään valtion katsastustiedotussivuston mukaan vuosittain 43,5 miljoonaa määräaikaiskatsastusta 23 316 yksityisellä ja noin 190 julkisella katsastustoimipaikalla. Katsastajia on noin 65 900 (MOT test stations and testers). Hylkäysprosentti kevyille ajoneuvoille ensimmäisellä katsastuskerralla oli vuonna 2004 18,5 % (Tiililä & Niiranen 2006: 64). Vuoteen 2023 mennessä hylkäysprosentti oli parissa kymmenessä vuodessa noussut 22,6 %:iin (MOT data reveals extent of unroadworthy vehicles 2024).

Iso-Britanniassa kevyen kaluston määräaikaiskatsastukset on vapautettu, eikä katsastusluvan haltijoiden ei tarvitse olla riippumattomia. Määräaikaiskatsastukset tehdään pääsääntöisesti auto- ja huoltokorjaamoissa. DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency) eli valtion valvontaviranomainen hoitaa katsastuksenvalvontatyön lisäksi kaikki raskaan kaluston määräaikaiskatsastukset, rekisteröintikatsastukset ja muut erikoiskatsastukset. Ne tehdään valtion omilla katsastustoimipaikoilla. DVSA vaatii katsastuslupaa hakevilta yrityksiltä hyvää mainetta ja moitteetonta taloudellista tilannetta. Myös toimitilojen työkalujen, varusteiden ja henkilöstön tulee vastata DVSA:n asettamia vaatimuksia. DSVA määrittää myös katsastuksen hinnat, jotka on säännelty lainsäädännöllä. Valtion valvontaviranomaisen DVSA:n katsastuksen valvonta on enimmäkseen jälkikäteisvalvontaa ja perustuu katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksiin. Uudelleentarkastettujen ajoneuvojen osuus on vuosittain noin kolme prosenttia kaikista katsastetuista ajoneuvoista. Valvontaa toteuttaa laaja, satojen tarkastajien

verkosto, joka hoitaa valvontatehtävien ohella myös raskaiden ajoneuvojen katsastamista ja erikoiskatsastusten suorittamista. (Hallituksen esitykset eduskunnalle 2013 ja 2018.)

DVSA:n tarkastajat tekevät myös pidempikestoisia laadunvalvontakäyntejä, jolloin he tutkivat katsastuslaitteita ja -tiloja, katsastustoimipaikan hallintoa ja katsastushenkilöstöä. Lisäksi DVSA:n valvontamenetelmissä on mukana salaiset testiautot eli ns. ”mystery shopping”, jolloin tarkastaja tarkkailee katsastusta kuten kuka tahansa kansalainen etukäteen ilmoittamatta olevansa valtion tarkastaja. Kaikki DVSA:n jakamat sanktiot kohdistuvat katsastusyritykseen, ei yksittäiseen katsastajaan. (Tiililä & Niiranen 2006: 65–66.)

4.17 Irlanti

Irlannin katsastusjärjestelmä tunnetaan nimellä NCT (National Car Test). NCT:n toiminta on ulkoistettu Euroopan laajuisesti toimivalle katsastusalan yritykselle, Applus+:lle. NCT:n katsastustoimipaikkoja on 50 ympäri Irlantia. Katsastajia näillä toimipaikoilla on yhteensä 630. Katsastusta valvoo Road Safety Authority -niminen viranomaistaho. (NCT 2025a.)

Irlannissa tehtiin 1,73 miljoonaa määräaikaiskatsastusta vuonna 2024. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättiin noin 50 % ajoneuvoista. Irlannin hylkäysprosentti vuonna 2024 oli siis suurimpien hylkäysprosenttien joukossa Euroopassa. (NCT stats show 50 % failure rate in 2024 2025.)

Irlannissa yli neljä vuotta vanhat ajoneuvot tulee määräaikaiskatsastaa kahden vuoden välein ja yli kymmenen vuotta vanhat ajoneuvot vuosittain. 30-39 vuotta vanhoille ajoneuvoille määräaikaiskatsastus tulee jälleen tehdä kahden vuoden välein, jos ajoneuvoa ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin. Yli 40 vuotta vanhat ajoneuvot on vapautettu katsastusvaatimuksesta. (NCT 2025b.)

4.18 Espanja

Espanjalaisen katsastusalan kattojärjestön AECA-ITV:n mukaan Espanjassa toimii 16 autokatsastusyritystä, joilla on 423 katsastustoimipaikkaa (AECA-ITV 2025). Maan kokoon nähden tämä on siis huomattavan vähän. Suomessa katsastustoimipaikkoja oli 2024 vuoden lopussa 561 kpl (Katsastusalan tilannekatsaus 2024: 3). Espanjassa toimipaikat ovatkin suurikokoisia ja niissä on useita katsastuslinjoja. Määräaikaiskatsastuksia tehdään vuosittain noin 20 miljoonaa. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on Espanjassa noin 20 % (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013).

Itsehallintoalueiden (Comunidades Autónomas) teollisuus- ja liikenneviranomaiset myöntävät katsastuksen toimiluvat katsastusasemia pyörittäville yrityksille, jotka voivat olla alueesta riippuen julkisia tai yksityisiä. Itsehallintoalueiden teollisuus- ja liikenneviranomaiset myös valvovat asemien toimintaa, katsastajien pätevyyttä ja sitä, että tarkastukset tehdään sääntöjen mukaan. Esimerkiksi Andalusiassa valvonta on täysin viranomaisten hallinnoimaa ja katsastukset tekee julkinen yhtiö (VEIASA). Madridissa taas molemmat toiminnot ovat täysin yksityistettyjä. Julkiset ja yksityiset katsastustoimipaikat toimivat rinnakkain saman lainsäädännön alaisuudessa, ja molemmissa määräaikaiskatsastuksen läpäisemiseen vaadittavat vaatimukset, testit ja tarkastukset ovat sisällöltään samat. Espanjan katsastusaikaväli kulkee henkilöautoille samalla rytmillä kuin Suomessa eli 4-2-2-2-1 ja pakettiautoille rytmillä 2-2-2-1-0,5. Pakettiautot pitää siis kymmenennen vuoden jälkeen katsastaa puolen vuoden välein. Moottoripyörien rytmi on 4-2-2. Raskaat perävaunut ja kuorma-autot tulee katsastaa vuosittain, kunnes kymmenennen vuoden jälkeen puolen vuoden välein. (Administration.gob.es. 2025.)

Itsehallintoalueiden teollisuus- ja liikenneviranomaiset on siis delegoitu valvomaan ja luvittamaan määräaikaiskatsastustoimintaa, mutta ne ovat vastuussa myös hinnoittelusta, joka vaihtelee huomattavasti alueittain ITV.com.es -sivuston mukaan (ITV.com.es). Määräaikaiskatsastuksen hinta on pysynyt kiinteänä, eikä siinä ole tapahtunut muutoksia viime vuosina. Alan kannattavuus on erittäin

hyvä. Espanjassa päätettiin vuonna 2003 siirtyä toimilupajärjestelmästä järjestelmään, joka mahdollistaa laillistettujen katsastustoimipaikkojen vapaan sijoittautumisen. Alueilla, joilla aiemmat sopimukset olivat vielä voimassa, toimilupajärjestelmä voitiin säilyttää siirtymäkauden ajan. Itsehallintoalueiden teollisuus- ja liikenneviranomaiset ovat siis vastuussa myös alan vapauttamisesta. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

4.19 Portugali

Portugalissa ajoneuvo on määräaikaiskatsastettava neljän vuoden kuluttua ensimmäisestä käyttöönotosta. Neljästä kahdeksaan vuotta vanhat ajoneuvot määräaikaiskatsastetaan joka toinen vuosi. Yli kahdeksan vuotta vanhat ajoneuvot määräaikaiskatsastetaan vuosittain. Vuonna 2022 Portugalissa oli 226 katsastustoimipaikkaa. Niitä operoivat yksityiset yritykset. Kaikkiaan määräaikaiskatsastuksia tehtiin vuonna 2022 Portugalissa 6,4 miljoonaa. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus oli 16 %. (AMT 2023)

Portugalissa ajoneuvojen määräaikaiskatsastustoimintaa valvoo IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes) – liikkuvuuden ja liikenteen keskusvirasto, joka vastaa katsastusjärjestelmän sääntelystä, toimilupien myöntämisestä katsastustoimipaikoille (CITV) ja katsastajien hyväksymisestä. IMT tarkastaa katsastustoimipaikkojen toimintaa säännöllisesti. IMT:tä taas valvoo Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) – toimii riippumattomana valvonta- ja sääntelyelimenä liikenne- ja liikkuvuusalalla. Se seuraa, että IMT ja katsastustoimipaikat noudattavat Euroopan unionin ja kansallisia sääntöjä. (AMT 2025.)

4.20 Saksa

Saksassa tehtiin 30,9 miljoonaa määräaikaiskatsastusta vuonna 2023 liittovaltion moottoriliikennevirasto KBA:n mukaan (KBA). Ajoneuvojen keski-ikä on 8,6 vuotta. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on noussut viimeisen 20 vuoden aikana noin 5 prosenttiyksikköä ja

vuonna 2024 se oli 20,6 % (Rygas 2025). Katsastustoimipaikkoja on muutama tuhat ja osa-aikaisesti auki olevia katsastustoimipaikkoja lisäksi noin 200. Tiililän ja Niirasen tutkimuksessa vuodelta 2006, josta hain osan tämän Saksaosuuden tiedoista, oli selkeä virhe katsastustoimipaikkojen määrässä. He ilmoittivat kappalemääräksi 570. Jos tämä pitäisi paikkansa, olisi joka toimipaikalla 32 katsastajaa töissä ja kaikilla Saksan katsastustoimipaikoilla katsastettaisiin yli 4 500 ajoneuvoa kuukaudessa. Näin isoja katsastustoimipaikkoja ei ole edes Saksassa. Katsastusyrityksiä on kymmenen, mikä on melko pieni määrä, jos verrataan vaikkapa Suomessa toimiviin 179 katsastusyritykseen. Katsastajia kaikkiaan 18 000. (Tiililä & Niiranen 2006: 40–41.)

Saksassa eri osavaltioihin, joita on yhteensä 16 kpl, myönnetään vain yksi katsastuslupa yhdelle yritykselle. Luvan saanut yritys on velvollinen tarjoamaan alalisenssejä myös muille alan toimijoille. Katsastajaksi pääsyn edellytyksenä on insinööritasoinen koulutus sekä puolesta vuodesta kahdeksaan kuukauteen kestävä alakohtainen koulutus. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Koska toimiluvanhaltijoille on asetettu vaatimus katsastuspalvelujen alueellisesta kattavuudesta, on katsastuspalvelujen saatavuus hyvällä tasolla eri osavaltioissa. Saksassa on sallittu niin sanotut matkustavat katsastajat. Toiminta ei ole sidottu erityiseen paikkakuntaan. Korjaamokatsastukset on sallittu osittain, ja käytännössä itsenäiset katsastajat voivat suorittaa katsastuksia korjaamoilla ja varikoilla. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2013.)

Katsastuksenvalvonta, toimilupien käsittely, neuvonta ja ohjeistus sekä laaduntarkkailu kuuluu kaikki yksityisille yrityksille. Yritykset siis hoitavat koko valvonnan. Valtiollinen KBA antaa tiettyjä raameja laadulle. Esimerkiksi hylkäysprosentin tulee olla 15 %–20 % välillä. Laadunhallintaa hoidetaan niin, että katsastusyrityksillä on käytössä jokaisen katsastajan vikatilastot, joita verrataan koko katsastustoimipaikan vikatilastoihin. Yritykset käyttävät ns. laatupiirejä, joissa ajoneuvon katsastaa vuorollaan useampi katsastaja ja joissa katsastajat keskustelevat yhdessä tuloksistaan. Yritykset käytävät myös ns. ”mystery

shoppingia” eli salaista testiautoa, johon on tehty tietyt viat ja sitä käytetään eri katsastustoimipaikoilla. (Tiililä & Niiranen 2006: 42 – 44.)

Saksassa henkilöautot on määräaikaiskatsastettava kolmen vuoden kuluttua ensimmäisestä käyttöönotosta, jonka jälkeen joka toinen vuosi. Pakettiautot, moottoripyörät ja O_2-luokan perävaunut tulee katsastaa joka toinen vuosi. Kuorma- ja linja-autot sekä taksit ja vuokra-autot tulee katsastaa vuosittain. (Germany RWC models.)

4.21 Itävalta

Itävallassa ajoneuvojen katsastusta säännellään Itävallan moottoriajoneuvolain 57a artiklassa. Katsastuksessa havaitut viat jaetaan muusta Euroopasta hieman poikkeavaan tapaan neljään eri luokkaan: vähäiset viat, jotka on korjattava; vakavat viat, jotka on korjattava toisessa korjaamossa; vaaralliset viat, jotka on korjattava välittömästi; määräysten vastainen, ajoneuvoa ei saa ajaa ennen kuin vika on korjattu. Jos ajoneuvo läpäisee katsastuksen ilman vikoja tai vain vähäisillä vioilla, katsastuksesta annetaan ajoneuvoon kiinnitettävä tarra Pickerl. Määräaikaiskatsastusta kutsutaankin tarran perusteella puhekielessä nimellä "Pickerl" tai ”§ 57a-katsastus” (§ 57A-Überprüfung). Henkilöautojen katsastusrytmi on Itävallassa 3-2-1 eli viidennen vuoden jälkeen katsastuksessa on käytävä vuosittain. Raskaat ajoneuvot, taksit ja hälytysajoneuvot tulee katsastaa vuosittain. (Austria RWC models.)

Itävallassa ajoneuvojen keski-ikä on noin 7 vuotta. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalisen osuuden arvioitiin Tiililän ja Niirasen tutkimuksessa olevan noin 10 % – 15 %. Koska Itävallassa määräaikaiskatsastuksia suorittavat useat eri tahot, kuten autokerhot ÖAMTC ja ARBÖ sekä tuhannet valtuutetut korjaamot eikä katsastuksia keskitetä yhden viranomaisen alle, on katsastustilastojen kerääminen ja julkaiseminen huomattavan vaikeaa. Itävallan kansallisen yleisradioyhtiön, ORF:n eli Österreichischer Rundfunkin virallisen verkkosivuston ja uutisportaali ORF.at:n artikkelin *Fast alle schaffen “Pickerl”-Prüfung* mukaan vuonna 2012 ensimmäisellä katsastuskerralla

hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus on ollut 6,6 % ja edeltävänä vuonna 2011 se oli 6,9 % (Fast alle schaffen “Pickerl”-Prüfung 2013).

Katsastustoimipaikkoja Itävallassa on 4 800 ja erillisiä katsastusyrityksiä on 4 000. Myös luvallisilla korjaamoilla on oikeus tehdä määräaikaiskatsastuksia. Katsastusmäärää voidaan arvioida autojen keski-iän, määrän ja katsastustiheyden perusteella. Tällä laskumenetelmällä vuosittainen määräaikaiskatsastusmäärä olisi noin 4 miljoonaa. Katsastuksen toimiluvat myöntää ja katsastuksen valvonnasta vastuussa ovat Liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeriön alaisuudessa toimivat alueelliset valtiolliset katsastusviranomaiset. (Tiililä & Niiranen 2006: 1–6.)

Valvontaa tekee myös poliisi. Vuosittain tehdään yli 40 000 teknistä tienvarsitarkastusta, joissa käytetään siirrettäviä katsastusasemia. Ajoneuvot, joiden katsastus ei ole voimassa, lähetetään valtiolliselle katsastusasemalle erikoiskatsastukseen ja josta lisäksi annetaan hallinnollinen sakko. Valvova viranomainen tekee katsastustoimipaikoille tarkastuskäyntejä, mutta myös tietyn ikäisisten ajoneuvojen uudelleentarkastuksia. Niitä tehdään ikäryhmästä noin kolmelle prosentille ja näiden uudelleentarkastettujen ajoneuvojen hylkäysprosentti on 35. Tarkastuskäynti tehdään vähintään kerran vuodessa. Tienvarsitarkastus- sekä uudelleentarkastusmenestys määrittää, kuinka paljon tarkastuskäyntejä tehdään. Väärinkäytöksistä sanktioidaan asteikolla huomautus, varoitus ja toimiluvan peruutus. Kaikki sanktiot kohdistuvat yrityksiin – ei katsastajiin. (Tiililä & Niiranen 2006: 1–6.)

4.22 Unkari

Unkarin määräaikaiskatsastustoimintaa valvoo liikenneviranomainen, KAV (Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont), joka on nykyään osa hallinnon keskushallintoa. Määräaikaiskatsastukset tehdään KAV:n valtuuttamilla yksityisillä katsastusasemilla ja huoltokorjaamoilla, jotka ovat tehneet sopimuksen liikenneviranomaisen kanssa katsastustietojen tallentamisesta ja katsastuksien

suorittamisesta. Vuoden 2023 kesäkuussa näitä katsastustoimipaikkoja oli 437. (KAV. 2023.)

Unkarissa henkilöautot vanhenevat kovaa vauhtia. Henkilöautojen keski-ikä on vuoden 2023 tiedon mukaan noussut edeltävän kuuden vuoden aikana viisi vuotta. Vuonna 2023 keski-ikä oli 15,8 vuotta. Samana vuonna Unkarissa määräaikaiskatsastettiin 1,83 miljoonaa ajoneuvoa. Vanhenevaan autokantaan nähden ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus oli Euroopan pienimmästä päästä, 3,2 %. (Csaba 2024.)

Unkarissa uusilla henkilö- ja pakettiautoilla, kevytperävaunuilla ja moottoripyörillä on ensimmäinen määräaikaiskatsastus neljän vuoden kuluttua ensirekisteröinnistä. Tämän jälkeen määräaikaiskatsastus on suoritettava kahden vuoden välein. Taksit, hyötyajoneuvot ja hälytysajoneuvot tulee määräaikaiskatsastaa vuosittain. Museoajoneuvot on katsastettava viiden vuoden välein. (Hungary RWC models.)

4.23 Sveitsi

Sveitsi ei ole Euroopan unionin jäsenmaa, ja siellä katsastus poikkeaakin hieman lähimmistä naapurimaista, jotka noudattavat Euroopan unionin katsastusdirektiiviä. Sveitsissä katsastus on osittain valtion harjoittamaa, mutta täysin sen valvomaa toimintaa. Kussakin kantonissa on oma ajoneuvoliikennevirasto, esimerkiksi Zürichissä Strassenverkehrsamt Zürich ja Genevessä Office cantonal des véhicules. Jokainen kantoni huolehtii määräaikaiskatsastuksista itse. Määräaikaiskatsastukset tekevät pääsääntöisesti valtion eli kantonin virkamiehet, jotka työskentelevät kantonin liikennevirastojen omilla katsastustoimipaikoilla. Määräaikaiskatsastukset voidaan kuitenkin myös suorittaa kantonin tieliikenneviraston hyväksymissä ja valtuuttamissa yksityisissä korjaamoissa. (Comparis.ch 2024.)

Vuosittaista määräaikaiskatsastusmäärää voidaan arvioida autojen keski-iän, määrän ja katsastustiheyden perusteella. Tällä laskumenetelmällä vuosittainen määräaikaiskatsastusmäärä olisi noin 3,5 miljoonaa. Koska katsastusten hallinnointi on kantonikohtaista, oli esimerkiksi koko maan hylkäysprosentteja vaikeaa saada. (Comparis.ch 2024.)

Henkilöautot ja moottoripyörät on määräaikaiskatsastettava Sveitsissä ensimmäisen kerran viiden vuoden kuluttua ensirekisteröinnistä. Toinen määräaikaiskatsastus on kolme vuotta ensimmäisen katsastuksen jälkeen, jonka jälkeen katsastuksessa tulee käydä kahden vuoden välein. Raskaat kuorma-autot ja raskaat perävaunut tulee katsastaa kahden vuoden kuluttua ensirekisteröinnistä. Toinen määräaikaiskatsastus on myös kahden vuoden päästä ensimmäisestä, jonka jälkeen katsastus on vuosittain. (Art. 33 Periodische Prüfungspflicht 1995.)

4.24 Tšekki

Tšekissä määräaikaiskatsastukset tunnetaan nimellä STK (Stanice technické kontroly). Järjestelmä on Saksan ja Itävallan kaltainen ja perustuu yksityisiin katsastusasemiin, joilla on virallinen valtion myöntämä toimintavaltuutus. Määräaikaiskatsastuksia tehtiin Tšekin liikenneministeriön (Ministerstvo Dopravy) tilastopalvelun mukaan vuonna 2023 noin 3,4 miljoonaa kappaletta henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus oli eurooppalaisittain alhainen 6,2 % vuonna 2023. Katsastustoimipaikkoja on noin 350 (Having a car – your obligations). Tšekissä oli vuoden 2024 alussa rekisteröitynä noin 6,6 miljoonaa tieliikennekelpoista ajoneuvoa (Celkové souhrnné počty prohlídek provedených na STK 2025).

Tšekissä uusilla henkilöautoilla ja moottoripyörillä on ensimmäinen määräaikaiskatsastus neljän vuoden kuluttua ensirekisteröinnistä. Tämän jälkeen määräaikaiskatsastus on suoritettava kahden vuoden välein. Taksit ja hyötyajoneuvot

tulee määräaikaiskatsastaa vuosittain. (Celkové souhrnné počty prohlídek provedených na STK 2025.)

4.25 Kreikka

Kreikassa henkilöautot, moottoripyörät sekä kevyet kuorma-autot tulee määräaikaiskatsastaa ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluessa ensirekisteröinnistä, sen jälkeen kahden vuoden välein. Yli 3 500 kg:n linja-autot ja kuorma-autot tulee määräaikaiskatsastaa vuosittain. Kreikassa katsastus on yksityistetty, mutta myös julkiset instanssit tekevät katsastuksia. Kreikan yksityisten KTEO- eli katsastuskeskusten omistajien mukaan Kreikassa on yleistynyt määräaikaiskatsastamattomilla ajoneuvoilla ajaminen katsastuksen viivästymissakkojärjestelmästä huolimatta. Katsastustoimipaikkoja on 267. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen osuus on eurooppalaisittain alhainen, vain 4,5 %. Vuosittaista määräaikaiskatsastusmäärää voidaan arvioida autojen keski-iän, määrän ja katsastustiheyden perusteella. Tällä laskumenetelmällä vuosittainen määräaikaiskatsastusmäärä olisi noin 3 miljoonaa. (Gamvroulis 2025; Paraskevopoulos 2024.)

Katsastusta valvoo Kreikan Infrastruktuuri- ja liikenneministeriö muun muassa auditoinnein. Kreikan yksityisten KTEO-toimipaikkojen yhdistyksen mukaan vuonna 2024 noin kolmannes kaikista Kreikan teillä liikkuvista autoista ei ollut läpäissyt katsastusta viimeisen kolmen vuoden aikana. Heidän mukaansa Kreikan 7,5 miljoonasta ajoneuvosta 2,8 miljoonaa ajoneuvoa ei ole viety vuosittaiseen määräaikaiskatsastukseen. Tämä on iso ongelma varsinkin, kun ajoneuvojen keski-ikä on 17 vuotta eli varsin korkea Euroopan mittakaavassa. (Paraskevopoulos 2024.)

4.26 Kypros

Kyproksella on 146 yksityistä lisensoitua ja hyväksyttyä IKTEO- eli autokatsastustoimipaikkaa. Kyproksella kevyet henkilö- ja pakettiautot tulee katsastaa ensimmäisen kerran neljä vuotta ensirekisteröinnin jälkeen ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Katsastusjärjestelmä on samankaltainen kuin Alankomaissa ja Isossa-Britanniassa eli luvanvaraiset yksityiset korjaamot tekevät määräaikaiskatsastukset. Vuosittaista määräaikaiskatsastusmäärää voidaan arvioida autojen keski-iän, määrän ja katsastustiheyden perusteella. Tällä laskumenetelmällä vuosittainen määräaikaiskatsastusmäärä olisi noin 0,5 miljoonaa. (Vehicle Inspection Biennial MOT – Roadworthiness Test 2025.)

Katsastustoiminnan toimiluvat myöntää ja sen valvonnasta vastaa Kyproksen liikenne-, viestintä- ja työministeriön tieliikenneosasto. Ajoneuvojen määräaikaiskatsastusten valvonta voidaan toteuttaa joko akkreditoidun toimielimen kautta, joka toimii ISO 17020 -standardin mukaisesti, tai vaihtoehtoisesti organisaatiolla voi olla oma dokumentoitu valvontajärjestelmä. Tämä sisäinen valvontajärjestelmä on kuvattu valvontakäsikirjassa, jossa määritellään laadunhallintajärjestelmän rakenne, yleiset laatuvaatimukset sekä erityiset menettelytavat, joita sovelletaan kaikkiin ajoneuvojen katsastustoimintaan liittyviin prosesseihin. (Establishment and Operation of Private Technical Inspection Centre for Vehicles 2020.)

4.27 Malta

Päätin lisätä lopulta vertailuun kaikki Euroopan unionin jäsenmaat. Malta on Euroopan unionin pienimpiä maita ja jopa sielläkin noudatetaan katsastusdirektiiviä ja ajoneuvojen määräaikaiskatsastus on järjestetty. Se tunnetaan lyhenteellä VRT eli Vehicle Roadworthiness Test. Määräaikaiskatsastukset tehdään yksityisillä valtuutetuilla katsastustoimipaikoilla, jotka ovat saanet toimiluvan Transport Malta -nimiseltä viranomaiselta. Transport Malta myös valvoo katsastusta. Näitä yksityisiä VRT-katsastustoimipaikkoja on 44 ympäri Maltan saaria. Vuonna 2023 tehtiin 281 000 määräaikaiskatsastusta. (List of VRT Stations 2025.)

Ensimmäinen määräaikaiskatsastus Maltalla tulee tehdä kevyelle kalustolle neljän vuoden kuluttua ensirekisteröinnistä. Tämän jälkeen katsastusaikaväli on hieman liberaalimpi kuin muualla Euroopan unionissa eli katsastuksessa tulee käydä vain joka toinen vuosi. Kuorma- ja linja-autot tulee käyttää määräaikaiskatsastuksessa vuosittain. (Malta RWC models.)

4.28 Bulgaria

Bulgariassa oli 1 093 määräaikaiskatsastusta tarjoavaa valtuutettua yksityistä katsastusasemaa vuonna 2024. Samana vuonna katsastusta valvova viranomainen REAAA (Regional Executive Agency Automobile Administration) eli vapaasti suomennettuna Alueellisen toimeenpanoviraston autohallinto otti käyttöön tietojärjestelmän, johon katsastustoimipaikkojen tuli liittyä toimiluvan menettämisen uhalla. Järjestelmässä lähetetään valvojalle katsastettavien ajoneuvojen kaikki katsastustiedot, mittaustulokset ja jopa videokuvaa katsastuksesta reaaliajassa. Tietojärjestelmän tarkoituksena on estää laittomia määräaikaiskatsastuksia sekä parantaa valvontaa. (Hristova 2024.)

Bulgariassa kevyet henkilö- ja pakettiautot tulee katsastaa ensimmäisen kerran kolme vuotta ensirekisteröinnin jälkeen ja sitten viisivuotiaina, jonka jälkeen määräaikaiskatsastus tulee tehdä vuosittain. Luvanvaraisessa liikenteessä olevat taksit, linja-autot sekä raskaat kuorma-autot pitää määräaikaiskatsastaa erittäin usein eli heti uudesta lähtien kaksi kertaa vuodessa, maksimissaan kuuden kuukauden välein. (Annual vehicle inspection in Bulgaria - documents, requirements and fines.)

Katsastusmääristä ja ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen hylkäysprosentista oli erittäin vaikeaa saada selkoa. Erään lähteen mukaan virallista tilastoa ei ole edes olemassa. Vuoden 2011 lähteen mukaan Bulgariassa määräaikaiskatsastetaan 2,33 miljoonaa ajoneuvoa vuositasolla, joista oli kevyitä henkilöautoja 1,95 miljoonaa ajoneuvoa. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen hylkäysprosentti vaihteli välillä 0,17 % – 30 %. Todennäköisintä on, että todellisuus on Puolan ja Romanian tasolla eli noin 1 % – 3 %.

Bulgariassa 2024 toteutettu katsastuksen tietojärjestelmäuudistus tai sen osittainen epäonnistuminen nosti tilapäisesti hylkäysprosenttia lukemaan 10 % – 30 %. Tilanne aiheutti muun muassa useiden bensiinikäyttöisten ajoneuvojen turhia hylkäämisiä. Tapaus johti Bulgarian autohallinnon johtajan eroon tehtävästään. (European Commission 2012; Hristova, N; 30 % ot avtomobilite ne preminavat godishniya si tekhnicheski pregledi 2025.)

4.29 Romania

Romaniassa ajoneuvojen määräaikaiskatsastusjärjestelmää kutsutaan nimellä ITP (Inspecția Tehnică Periodică). Katsastuksia tarjoavat yksityiset, valtuutetut huoltamot ja korjaamot, joita on noin 1 500 kappaletta. Luvan niille myöntää Registrul Auto Român (RAR) eli Romanian autorekisteri, joka myös vastaa näiden katsastustoimipaikkojen valvonnasta. RAR:n mukaan valvontaa tekee 150 tarkastajaa, joka on melkoinen määrä, mutta toisaalta tarkastuksia tehdään hyvin usein. RAR valitsee tarkastettavat kohteet toimittamansa tietojärjestelmän avulla, jota kaikki määräaikaiskatsastusasemat joutuvat käyttämään. (RAR.)

Fyysisesti tekniset tarkastukset suoritetaan 44:llä tarvittavilla katsastuslaitteilla varustetulla ajoneuvolla sekä kuudella liikkuvalla laboratoriolla, jotka ovat täysin varusteltuja katsauksen suorittamiseen. RAR:n mukaan tarkastuksista saatujen tulosten analysoinnin avulla parannetaan määräaikaiskatsastusasemien toimintaa. Määräaikaiskatsastusasemien suoran valvonnan päätavoitteena on katsastajien ohjaus ja valvonta, mikä tehdään niin, että valvovat RAR-tarkastajat matkustavat katsastustoimipaikoille vähintään kerran viikossa. Suorien tarkastusten tiheys vahvistetaan RAR:n mukaan tietoteknisen valvonnan avulla saatujen tilastotietojen perusteella. (RAR.)

Romaniassa uudet autot tulee käyttää määräaikaiskatsastuksessa kolmen vuoden kuluttua ensimmäisestä rekisteröinnistä. Sen jälkeen ne katsastetaan joka toinen vuosi aina 12-vuotiaaksi, jonka jälkeen määräaikaiskatsastus on vuosittain. Taksit ja yli kahdeksan henkilön kuljettamiseen tarkoitetut ajoneuvot tulee viedä määräaikaiskatsastukseen puolen vuoden välein. Moottoripyörille riittää

joka toinen vuosi suoritettu määräaikaiskatsastus. (Tot ce trebuie să știi despre ITP.)

RAR:n mukaan Romaniassa määräaikaiskatsastus tehtiin vuonna 2024 noin 5,76 miljoonalle ajoneuvolle. Henkilöautoista hylättiin vain 3,3 % ensimmäisellä katsastuskerralla, mikä on erittäin alhaista eurooppalaista tasoa. Hyötyajoneuvojen hylkäysprosentti oli lähes sama kuin henkilöautoilla ja monella muulla ajoneuvoluokalla. Vain 2- ja 3-pyöräisillä sekä kevyillä nelipyörillä hylkäysprosentti oli omassa luokassaan, 0,95 %. (Analiza activităţii staţiilor de itp autorizate de rar pentru anul 2024.)

4.30 Ranska

Ranskassa tehtiin kevyiden ajoneuvojen eli henkilö- ja pakettiautojen määräaikaiskatsastuksia noin 26,7 miljoonaa ja raskaiden yli 3500 kg kokonaismassaltaan olevien ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksia noin 1,3 miljoonaa vuonna 2024. Kaikkiaan tehtiin siis noin 28 miljoonaa katsastusta 6 790 eri yksityisellä, luvan saaneella katsastustoimipaikalla. Henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot tulee katsastaa Ranskassa neljän vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen kahden vuoden välein eli 4-2-2-syklillä. Kaikki raskaat, yli 3 500 kg kokonaismassaiset ajoneuvot tulee määräaikaiskatsastaa vuosittain. Linja-autot on kuitenkin määräaikaiskatsastettava kuuden kuukauden välein ensimmäisen vuoden jälkeen. Ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus Ranskassa oli 19,4 % vuonna 2024. (Bilan contrôle technique 2024: Quelles sont les causes de contre-visites 2024.)

Kevyiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastajia oli Ranskassa 13 329 vuonna 2023. Raskaita ajoneuvoja katsastettiin samana vuonna 400 katsastustoimipaikassa 828 katsastajan voimin. Yhteensä siis yli 14 000 katsastajaa työskenteli katsastajina Ranskassa vuonna 2023. (Bilan annuel de l’UTAC OTC sur le contrôle technique des véhicules légers; Demangeon 2024.)

Ranskan valtio ja sen Aluesuunnittelu- ja hajauttamisministeriö säätää lait ja asetukset sekä antaa valvontavaltuudet UTAC-OTC:lle (Organisme technique central), joka vastaa katsastuksen valvonnasta Ranskassa. Sen tehtäviin kuuluu uusien katsastustoimipaikkojen ja katsastajien hyväksyntä sekä katsastustoimipaikkojen auditointi ja tarkastus. UTAC-OCT myös ylläpitää valtakunnallista ajoneuvotietorekisteriä. (Ministère de l'arménagement du territoire et de la décentralisation 2025.)

4.31 Italia

Italian osalta sain tiedot Federispettorin, joka on Italian katsastajien yhdistys, esityksestä. Federispettori ilmoittaa yhdeksi tärkeimmästä tavoitteestaan Euroopan unionin katsastusdirektiivin 2014/45EU todellisen soveltamisen käytännössä Italiassa. Italiassa valvonta on direktiivin vaatimuksista huolimatta ollut olematonta ja valvonnan puutteen haittapuolia on puitu paljon julkisuudessa. Valvonta on Ministero delle Infrastrutture e dei Transporti, MIT:n vastuulla. (Federispettori 2024.)

Vuonna 1959 Italiassa laadittiin ensimmäinen tieliikennettä sääntelevä laki. Siinä määriteltiin muun muassa katsastusaikaväleiksi kevyelle, alle 3 500 kg ajoneuvoille, ensimmäinen määräaikaiskatsastus kymmenen vuoden päähän ajoneuvon käyttöönotosta ja sen jälkeen, joka viides vuosi. Raskaille yli 3 500 kg kokonaismaissaisille ajoneuvolle säädettiin vuosittainen määräaikaiskatsastuspakko. Vuonna 1992 määräaikaiskatsastusväliä tihennettiin kevyillä ajoneuvoilla 4-2-2 sykliin eli ensimmäinen katsastus oli neljän ja seuraavat kahden vuoden välein. Raskailla ajoneuvoilla sekä takseilla ja hälytysajoneuvoilla säilyi vuosittainen määräaikaiskatsastusvelvoite. (Federispettori 2024.)

Ensimmäinen yksityinen katsastustoimipaikka avattiin Italiassa Toscanan Luccan kaupungissa vuonna 1997. Valvonnan puuttuessa julkista kritiikkiä ovat saaneet paljon etenkin yksityiset katsastustoimipaikat, joiden katsastuksen laatu ei ole ollut hyväksyttävällä tasolla. Yritykset tienaavat paremmin jättämällä

pakollisia tarkastuksia tekemättä, koska tällöin aikaa kuluu vähemmän katsastusta kohden ja asiakkaita voidaan ottaa enemmän. (Federispettori 2024.)

Italian lehdistössä on kirjoitettu paljon maan katsastuksen tilasta. Myös Euroopan unionin taholta on pyydetty selvitystä katsastuksen laadusta. Erään lähteen mukaan Italiassa ensimmäisellä katsastuskerralla hylättyjen ajoneuvojen prosentuaalinen osuus olisi Euroopan pienin, 0,2 %. Tämä johtuu Italian katsastajien yhdistyksen, Federispettorin, mukaan siitä, että katsastustoimipaikkoja on liikaa ja se ajaa liian kovaan ja epärehelliseen kilpailuun. (Marino 2023.)

Vuonna 2023 määräaikaiskatsastuksia tehtiin Italiassa 18,2 miljoonaa. Katsastustoimipaikkoja oli kaikkiaan 9 272 kappaletta. (Commercio. Quanto lavorano centri revisione auto: ognuno fa 2.000 controlli all'anno.)

Valvonnan puutteen voi havaita 2023 julkaistussa raskaiden (yli 3 500 kg kokonaismassa) ajoneuvojen hylkäystilastoista Italian eri hallinnollisilla alueilla. Eniten hylkäyksiä ensimmäisellä kerralla määräaikaiskatsastuksissa on tehty Veronassa ja Bergamossa, joissa molemmissa hylkäysprosentti on ollut 19,1 %. Alimmillaan hylkäysprosentti on ollut Milanossa, 7,3 %. Ainakaan maantieteellisesti tarkasteltuna näin isoa eroa tilastoissa on vaikeaa perustella, koska esimerkiksi Bergamon ja Milanon kaupungit sijaitsevat Pohjois-Italiassa 50 kilometrin päässä toisistaan. (Federispettori 2024.)

4.32 Puola

Puolassa ajoneuvojen määräaikaiskatsastusjärjestelmä on yksityistetty kuten Saksassa ja Itävallassa. Määräaikaiskatsastuksia suorittavat valtuutetut ja luvanvaraiset yksityiset katsastusasemat, SKP (Stanice Kontroli Pojazdów). Puolassa ensimmäinen määräaikaiskatsastus kevyelle kalustolle mukaan lukien moottoripyörät ja kevytperävaunut tulee tehdä kolmen vuoden kuluttua ensirekisteröinnistä. Toinen määräaikaiskatsastus tehdään kahden vuoden päästä, jonka jälkeen katsastuksessa tulee käydä vuosittain. Kuorma-autot, taksit, hälytysajoneuvot, kouluajoneuvot ja vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetut

ajoneuvot on määräaikaiskatsastettava vuosittain. Linja-autot on kuitenkin määräaikaiskatsastettava kuuden kuukauden välein ensimmäisen vuoden jälkeen kuten Ranskassa ja Bulgariassa. (Poland RWC models.)

Vuonna 2024 Puolassa tehtiin 21,7 miljoonaa määräaikaiskatsastusta. Ensimmäisellä katsastus kerralla määräaikaiskatsastuksissa hylättiin käsittämättömän vähän ajoneuvoja, vain 2,14 % kaikista katsastetuista ajoneuvoista. Ottaen huomioon Puolan autojen keski-iän, joka oli vuonna 2024 yli 17 vuotta, niin kahden prosentin tuntumassa oleva hylkäysprosentti kertoo erittäin helposti läpäistävästä määräaikaiskatsastuksesta. Suomessa vastaava luku on ollut vuosia noin 28 % ja Saksassa vuonna 2024 noin 21 %. (Rygas 2025.)

Puolassa on tällä hetkellä noin 5 400 ajoneuvojen katsastusasemaa. Luvut kuitenkin muuttuvat päivittäin, sillä pelkästään vuoden 2024 ensimmäisellä puoliskolla 118 katsastustoimipaikkaa katosi kartalta johtuen katsastustoimipaikkojen konkursseista. Tämä ei ole sattumaa, vaan ajoneuvojen katsastusasemien omistajat ovat vuosien ajan hakeneet korotuksia ajoneuvojen katsastusmaksuihin, jotka ovat olleet jäädytettyinä 20 vuotta. (Rygas 2024.)

Katsastustoimipaikkojen ylimpänä valvojana toimii toimipaikan sijaintipaikkakunnan mukainen kuvernööri, Starosta. Valvontatoimia suorittaa Starostan nimittämä Liikenteen tekninen valvonta, TDT (Transportowy Dozór Techniczny). Määräaikaiskatsastusasemia (SKP) on kahdenlaisia. Peruskatsastusasemat tarkastavat vain kevyet, enintään 3,5 tonnia painavat ajoneuvot. Toinen katsastustoimipaikkatyyppi, yleinen katsastusasema voi katsastaa kaikki ajoneuvot. (Poland RWC models.)

4.33 Kroatia

Vierailin Kroatian Splitissä CVH STP Croatian katsastustoimipaikalla 8.9.2025 ollessani lomamatkalla kyseisessä kaupungissa. Toimipaikkavierailulla sain hyvän käsityksen katsastuksen toiminnasta. Ehdin vierailun aikana seurata viiden auton määräaikaiskatsastuksen. Yli kymmenen vuotta katsastuksen valvontaa

tehneen silmin katsastukset olivat hyvin pintapuolisia ja EU:n katsastusdirektiivin liitteessä 1 luetelluista kohteista jäi iso osa tarkastamatta. Katsastukset tehtiin tarkastuskuilulla ja kyseisellä toimipaikalla ei ollut yhtäkään ajoneuvonostinta. Seuratut viisi ajoneuvoa olivat henkilöautoja, jotka Suomessa aina kevennetään akselistoistaan. Tällä Kroatian katsastusasemalla tämä oleellinen osuus jäi kokonaan suorittamatta. Näin esimerkiksi useat tukivarsien- ja pyöränlaakerienvälykset jäävät huomioimatta.

Kuvassa 3 on esitetty tyypillinen kroatialainen katsastustoimipaikka. Toimipaikka oli kooltaan iso suomalaisiin nykykatsastustoimipaikkoihin verrattuna. Samassa toimipaikassa oli myös vakuutusmyyntiä. Tämä katsastustoimipaikka soveltui myös raskaiden ajoneuvojen eli kuorma- ja linja-autojen katsastuksiin. Toimipaikassa oli kolme linjastoa, joista yhdessä oli kevyen kaluston tarkastuskuilu ja jarrudynamometri, toisessa raskaan kaluston tarkastuskuilu ja jarrudynamometri ja kolmas oli ilmeisesti varattu jälkitarkastuksille tai vakuutustarkastuksiin, koska siinä ei ollut tarkastuskuilua.

Kuva 3. Kroatialainen katsastustoimipaikka (Antti Kivilaakso 8.9.2025).

Haastattelin katsastustoimipaikalla Peter-nimistä katsastajaa, jolta kyselin katsastuksesta ja sen valvonnasta Kroatiassa. Peter ei halunnut, että hänen koko nimensä mainitaan ja hän myös kielsi valokuvaamisen katsastustoimipaikalla. Toimipaikan ulkopuolelta sain luvan ottaa valokuvan. Peter kertoi, että osalla Kroatian katsastustoimipaikoista on käytössään myös ajoneuvonostimet. Splitin toimipaikalla niitä ei ollut. Nelivetoisille autoille oli rakennettu jarrudynamometrien yhteyteen toimivan oloiset, irrotettavat rullaradat, jotka mahdollistavat nelivetoisten autojen jarrutarkastuksen myös kaksivetoisille tarkoitetulla jarrudynamometrillä. Päästömittareina käytettiin Bosch BEA 250 -laitteita, jotka olivat Suomessa käytössä katsastuksessa 2000-luvun alkupuolella. Toimipaikan tilat olivat valoisat ja siistit. Asiakkaita oli kymmenkunta jonossa pihalla. Peterin kertoman mukaan asiakkaat tulevat ilman ajanvarausta. Kyseinen Splitin toimipaikka on avoinna arkisin 7–20 ja lauantaisin 7–14.

Kroatiassa katsastus on sisäministeriön alaisuudessa toimivien CVH:n (Centar za vozila Hrvatske eli Kroatian ajoneuvokeskus) sekä HAK:n (Hrvatski Autoklub eli Kroatian autokerhon) hallinnassa ja näillä kahdella on valtion mandaatti valvontatyöhön. Valvontaa tekee HAK, kun taas osakeyhtiö CVH määrittää katsastuksen hinnat, siinä käytettävät laitteet, katsastusprosessin ja toimii myös teknisen tuen antajana. Valvottavia katsastustoimipaikkoja Kroatiassa on kaikkiaan 159 kappaletta. Vuonna 2023 Kroatiassa tehtiin 2,5 miljoonaa määräaikaiskatsastusta (U 2024. Godini više prvih registracija, ali i odjava 2025). Ajoneuvojen keski-ikä oli 14,7 vuotta. Henkilöautojen hylkäysprosentti oli 18 % ja pakettiautoilla 24 %, kun taas kuorma- ja linja-autojen hylkäysprosentti oli 28 %. (CVH 2023a.)

Henkilö- ja pakettiautojen, moottoripyörien, O_2-luokan perävaunujen sekä traktoreiden katsastusrytmi on Kroatiassa 2-1-1 eli toisen ensirekisteröinnin jälkeisen vuoden jälkeen katsastuksessa on käytävä vuosittain. Raskaat ajoneuvot ja niiden perävaunut, taksit ja hälytysajoneuvot tulee katsastaa vuosittain. (Croatia RWC models.)

Kroatian katsastustoimipaikoilla työskentelee yli 1 600 työntekijää, joista 950 on katsastajia ja yli 650 henkilöä työskentelee muun muassa ajoneuvojen rekisterinpito ja hallinnollisissa tehtävissä. Ajoneuvojen katsastajien koulutusta järjestetään vuosittain ja pätevyyskokeita joka toinen vuosi. (CVH 2023b.)

5 Ehdotuksia nykyisen valvontamallin parantamiseksi

5.1 Parannusehdotukset

Tässä luvussa esitellään benchmarking-analyysin perusteella tunnistetut parhaat käytännöt, joita ei vielä hyödynnetä Suomen katsastustoiminnan valvonnassa. Lisäksi esitetään kehittämisehdotuksia jo käytössä olevien käytäntöjen parantamiseksi. Samalla tuodaan esiin myös sellaisia valvontatyökaluja, joiden käyttöönottoa ei tämän työn perusteella pidetä tarkoituksenmukaisena Suomen katsastusjärjestelmässä.

Parhaan mahdollisen valvontamallin voidaan katsoa rakentuvan yhdistämällä eri maiden järjestelmistä ne piirteet ja käytännöt, jotka on todettu toimivimmiksi.

Seuraavissa alaluvuissa käydään läpi konkreettisia kehittämisehdotuksia ja käytäntöjä. Ensimmäisenä esitellään pysäytyspainike, jonka käyttöönotto voisi merkittävästi parantaa katsastuksen valvonnan reagointikykyä ja kohdentamista.

5.2 Pysäytyspainike ja uudelleentarkastukset

Niin sanottu pysäytysnappi tai pysäytyspainike on käytössä ainakin Norjassa, Tanskassa ja Alankomaissa osana katsastuksen valvontajärjestelmää. Toiminto tarkoittaa sitä, että valvova viranomainen on valinnut järjestelmästään haluamillaan kriteereillä tietyn katsastajan tai sopivan ajoneuvon uudelleentarkastuksen kohteeksi. Viranomainen voi antaa katsastustoimipaikalle signaalin heti katsastuspäätöksen synnyttyä. Katsastaja näkee järjestelmästä, että tarkastus on

tulossa, ja saa samalla tiedon tarkastajien arvioidusta saapumisajasta sekä tarkastuksen kestosta. Katsastaja voi myös informoida näillä tiedoilla katsastusasiakasta.

Katsastetun ajoneuvon uudelleentarkastus on todellista katsastustapahtumaa vastaava asiantuntija-arviointi, jossa valvova viranomainen arvioi kohdennetusti, onko katsastus suoritettu huolellisesti ja määräysten mukaisesti. Uudelleentarkastukset kohdennetaan tilastollisen analyysin perusteella toimipaikkoihin, katsastajiin ja ajoneuvoihin siten, että valvonnalla saavutetaan mahdollisimman suuri vaikuttavuus. Katsastuksen valvontaa tekevien asiantuntijoiden näkemyksen mukaan välittömästi katsastuksen jälkeen tehtävät uudelleentarkastukset muodostavat tehokkaimman valvontamenetelmän. Pysäytyspainikkeen avulla näiden tarkastusten toteuttamista voidaan lisäksi sujuvoittaa ja tehostaa.

Pysäytyspainikkeesta tai uudelleenkatsastuksista oli hyvin vaikeaa löytää tutkimustietoa. Liangin (2023: 5) tutkimuksessa todetaan, että tienvarsitarkastusten ja uudelleentarkastusten kohdentamisella voi olla jopa onnettomuuksien määrää lisäävä vaikutus. Hänen mukaansa tämä johtuu sääntelypainotuksesta, jossa valvonta kohdistetaan ensisijaisesti ajoneuvoihin, joita ei ole katsastettu viime aikoina. Tutkimus korostaa samalla, että valvonnan kohdentaminen tulisi toteuttaa siten, ettei jo tehty valvontatoimenpide poista uuden tarkastuksen mahdollisuutta tai merkittävästi vähennä sen todennäköisyyttä. Näin voitaisiin ehkäistä tilannetta, jossa katsastuksen jälkeen syntyy valvonnallinen koskemattomuuden jakso. Tällaisessa tilanteessa kuljettaja kokee uudelleentarkastuksen todennäköisyyden alhaiseksi, jolloin lainvastaisen toiminnan koettu riski pienenee. Tämä vähentää motivaatiota huolellisuuteen, ajoneuvon kunnossapitoon ja ajo- sekä lepoaikojen noudattamiseen, mikä lopulta heikentää valvontaohjelman tavoiteltua turvallisuusvaikutusta. Pysäytyspainiketta käytettäessä ja sillä ohjattavia uudelleenkatsastuksia suunniteltaessa onkin tärkeää arvioida huolellisesti myös toimenpiteiden seuraukset ja pitkäaikaisvaikutukset. (Liang 2023: 5.)

Liikenteen palveluista annetun lain 216 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen

tehtävien hoitamiseksi. Katsastuksen valvonnalle rakennettu pysäytyspainike menee tämän säännöksen piiriin, koska valvonta on sen lakisääteinen tehtävä. Lisäksi painike olisi vain valvonnan sisäiseen käyttöön eikä siihen ei sisälly esimerkiksi tiedonluovutusta. Pysäytyspainikkeelle ei siis ole lainsäädännöllisiä esteitä. (Kärkkäinen 2025; Laki liikenteen palveluista 2017.)

Pysäytyspainikkeen käyttöönotto edellyttäisi jonkin verran järjestelmämuutoksia vuonna 2026 käyttöönotettavaan AJONEUVO-tietojärjestelmään. Järjestelmässä on jo kuitenkin sisäänrakennettuna valvonnalle tehty mahdollisuus reaaliaikaiseen katsastustapahtumien seuraamiseen. (Liljeberg 2025.)

Pysäytyspainikkeen avulla voitaisiin tehostaa katsastuksen valvonnan tehokkainta menetelmää eli katsastetun ajoneuvon uudelleentarkastusta. Nykyisessä mallissa tarkastettavaa ajoneuvoa joudutaan toisinaan odottamaan useita tunteja, ja valinta saattaa silti epäonnistua. Toisinaan taas tarkastajat saapuvat toimipaikalle liian aikaisin, jolloin ajoneuvon katsastus saatetaan virheiden pelossa aloittaa uudelleen.

Isossa-Britanniassa ja Alankomaissa uudelleen tarkastetaan vuosittain noin kolme prosenttia katsastetuista ajoneuvoista (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi 2018). Näissä maissa valvontaa suorittavat sadat tarkastajat, kun taas Suomessa valvontaa hoitaa vain viisi tarkastajaa. Mikäli Suomessa sovellettaisiin vastaavaa kolmen prosentin tarkastusosuutta, tarkoittaisi se vuoden 2024 katsastusmäärillä (2,61 miljoonaa määräaikaiskatsastusta) yli 78 000 uudelleentarkastusta vuodessa. Määrä on huomattava, sillä tällä hetkellä uudelleentarkastuksia tehdään vain noin 200 kappaletta vuositasolla.

Vaikka kolmen prosentin tarkastusosuus ei ole Suomessa realistinen nykyresursseilla, pysäytyspainikkeen käyttöönotto tehostaisi valvontaa merkittävästi ja lisäisi tarkastusmääriä huomattavasti ilman vastaavaa resurssien kasvattamista.

5.3 Katsastuslaitteiden ja -tilojen valvonta

Katsastuslaitteiden tarkastukset on perusteltua suorittaa paikan päällä katsastustoimipaikoilla. Nykyisessä mallissa laitteet hyväksytään toiminnan aloitusvaiheessa katsastusyrityksen tekemän aloitusilmoituksen perusteella. Ilmoituksen yhteydessä toimitetaan laitteiden tiedot, mahdolliset valokuvat ja kalibrointitodistukset sekä toimipaikan tiloja koskevat tiedot, mitat, pohjapiirrokset ja valokuvat.

Vaikka nykytekniikan avulla voidaan tarkastella hyvin yksityiskohtaisia kuvia ja piirustuksia, ei niiden perusteella voida varmuudella arvioida, kuinka hyvin ajoneuvot voidaan tosiasiassa katsastaa kyseisissä tiloissa. Ainoa varma keino varmistua toimivuudesta on testata katsastuslinjasto käytännössä.

Viime vuosina valvontatarkastuksissa on havaittu useita katsastustoimipaikkoja, joiden laitteet eivät ole olleet kalibroituja, eivät täytä tila- ja laitemääräysten vaatimuksia (Traficom. Katsastustoimipaikan tilat ja laitteet. 2023), tai ovat olleet epäkuntoisia ja siten soveltumattomia tiettyjen ajoneuvoluokkien katsastamiseen. Joissakin tapauksissa on havaittu myös pakollisten laitteiden puuttumisia.

Ennen nykyistä valvontamallia, jolloin tehtiin puolipäiväisiä tai koko päivän kestäviä valvontatarkastuksia, laitteiden ja kalibrointien tarkastaminen oli itsestään selvä osa valvontaa.

Katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastusten yhteydessä on mahdollista tarkastaa myös toimipaikkojen tilat ja laitteet. Tätä varten suunnittelimme katsastuksen valvonnassa apulomakkeen, jonka avulla tarkastus voidaan toteuttaa nopeasti ja johdonmukaisesti.

5.4 Nykyisen valvontamallin riskiperusteinen ohjaus

Nykyisessä valvontamallissa erääksi kehittämiskohteeksi on tunnistettu voimakas volyymiohjaus. Malli ohjaa valvontaa ensisijaisesti niihin katsastustoimipaikkoihin, joissa suoritetaan suuria katsastusmääriä, kun taas pienemmillä toimipaikoilla valvontaa toteutetaan harvemmin – jos koskaan.

Nykyinen valvontamalli pohjautuu Vesa Lampisen diplomityössään (2016) esittämään riskiperusteiseen malliin, joka muodosti merkittävän perustan nykyiselle valvontajärjestelmälle.

Volyymiohjauksen vaikutuksia tarkasteltiin tämän työn yhteydessä yhteistyössä Metropolia Ammattikorkeakoulun matematiikan lehtori Ossi Pasasen kanssa. Pasanen kävi läpi Lampisen diplomityössä esitetyn laskentakaavan (Lampinen 2016: 82), joka ohjaa nykyistä mallia. Pasasen mukaan kaavan perusajatus on, että pienillä volyymeillä heikko suorituskykyluku voi johtua sattumasta, kun taas suurilla volyymeillä sattuman vaikutus vähenee, jolloin heikko suorituskykyluku kuvastaa todennäköisemmin todellisia ongelmia laadunhallinnassa. (Pasanen 2024.)

Pasanen ei työkiireiden vuoksi ehtinyt antaa tarkempaa arviota siitä, miten laskentakaavaa voisi kehittää volyymiohjauksen vähentämiseksi. Hänen näkemyksensä auttoi kuitenkin ymmärtämään mallin rakenteellisia painotuksia ja niiden vaikutusta valvonnan kohdentumiseen.

Nykyinen valvonnan laskentakaava painottuu suurempiin ja enemmän katsastuksia tekeviin toimipaikkoihin, minkä seurauksena osa pienemmistä ja vähemmän katsastuksia suorittavista asemista ei ole ollut tarkastusten kohteena pitkään aikaan. Valvonnan kattavuuden ja tasapuolisuuden varmistamiseksi voisi olla perusteltua tarkastella mahdollisuutta lisätä myös näiden toimipaikkojen säännöllisiä tarkastuksia esimerkiksi monivuotisella kierrolla. Tätä epätasapainoa voitaisiin osittain lieventää korostamalla harvoin tarkastettuja toimipaikkoja valvonnan ohjaustaulukossa.

5.5 Tekniset tienvarsitarkastukset ja muut palautteet

Valvontamallissa ajoneuvojen uudelleentarkastuksia ei tehdä pelkästään suorituskykymittareiden perusteella, vaan niitä voidaan toteuttaa missä tahansa katsastustoimipaikassa esimerkiksi Traficomille saapuneiden kansalaispalautteiden, poliisin liikenteenvalvonnassa tai teknisissä tienvarsitarkastuksissa

tehtyjen havaintojen sekä viraston omien havaintojen perusteella. (Katsastusalan tilannekatsaus 2016: 19.)

Katsastuksen valvontaa on ohjattu pääsääntöisesti riskiperusteisesti tilastojen pohjalta. Tämä on toimiva keino, mutta vaatii paljon työtä, mikäli on tarvetta sanktioida katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa väärinkäytöksistä. Esimerkiksi varoituksen antamiseen vaaditaan vähintään kahden ajoneuvon uudelleentarkastus. Näitä tarkastuksia on myös vaikea kohdistaa tietylle katsastajalle, ellei käytössä olisi kohdassa 5.2 mainittua pysäytyspainiketta. Myös kahden tarkastuksen saaminen samalle tarkastuspäivälle voi olla haastavaa.

Traficomin tulee käsitellä sille saapuneet kansalaisten palautteet ja oikaisuvaatimukset. Myös poliisilta tulee palautteita teknisistä tienvarsitarkastuksista. Tekniset tienvarsitarkastukset tehdään raskaalle kalustolle. Poliisi tekee teknisiä tienvarsitarkastuksia kilpailutetun katsastusyrityksen katsastajien avustamana.

Poliisilta teknisestä tienvarsitarkastuksesta ja muilta viranomaisilta tulleita palautteita voidaan käsitellä sellaisenaan, eikä näitä ajoneuvoja tarvitse uudelleentarkastaa Traficomin toimesta. Poliisi usein ilmoittaa teknisissä tienvarsitarkastuksissa löydetyt viat Traficomille, jos edellisestä määräaikaiskatsastuksesta on kulunut vain vähän aikaa, korkeintaan muutama kuukausi.

Poliisin ilmoittamien ajoneuvojen hyödyntäminen esimerkiksi väärinkäytöksistä sanktioinnissa on järkevää ja säästää resursseja merkittävästi, koska nämä ajoneuvot eivät vaadi uutta Traficomin fyysistä tarkastusta. Laissa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetaan mahdollisuus sanktioida katsastusyritystä eli katsastusluvan haltijaa sekä erikseen katsastajaa, jos juuri katsastetusta ajoneuvosta yhdestä tai useammasta löytyy vikoja ja puutteellisuuksia. (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013: § 43–44.)

Kansalaisilta saadaan usein palautetta esimerkiksi tilanteissa, joissa ajoneuvon omistaja on vaihtunut pian katsastuksen jälkeen. Jos juuri katsastetussa ja äskettäin ostetussa autossa ilmenee vikoja, se luonnollisesti herättää tyytymättömyyttä ja halua saada hyvitystä. Vaikka Traficomilla ei ole toimivaltaa

korvauskysymyksiin, tällaiset tapaukset ovat valvonnan kannalta kiinnostavia ja voivat antaa viitteitä mahdollisista laadunvalvonnan puutteista.

Eräs yleinen yhteydenottotyyppi liittyy tilanteisiin, joissa asiakas kokee katsastuspäätöksen olleen liian tiukan tai virheellisen, esimerkiksi yksittäisen vikakohteen arvioinnissa. Nämä tapaukset käsitellään tavallisesti oikaisuvaatimuksina. Mikäli Traficom päättää kansalaiselta suoraan tulleen palautteen perusteella ryhtyä toimenpiteisiin katsastajaa tai katsastusluvan haltijaa kohtaan, sen on suoritettava oma tarkastus kyseiselle ajoneuvolle.

5.6 Katsastustoiminnan valvontamaksu

Katsastustoiminnan valvontamaksu määräytyy lain perusteella. Maksu on 2,20 euroa jokaisesta katsastuksesta tai jälkitarkastuksesta, joka on suoritettu katsastustoimipaikalla ja merkitty liikenneasioiden rekisteriin. (Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta 960/2013).

Vuodelle 2026 on arvioitu kerättävän noin 7,4 miljoonaa euroa katsastustoiminnan valvontamaksuina (LVM talousarvioesitys 2025). Valvontamaksuilla katetaan varsinaisen katsastuksen valvonnan lisäksi myös muita toimintoja, kuten ajoneuvoturvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, katsastuksen tukitoimintoja ja kehittämishankkeita sekä ajoneuvorekisterin ylläpitoa katsastustehtäviä varten.

Valvonnan vaikuttavuutta voitaisiin parantaa hallinnollisesti yksinkertaisimmin ja kustannustehokkaimmin kohdentamalla nykyistä rahoitusta uudelleen. Tämä ei edellyttäisi lisämäärärahoja valtion talousarviosta, vaan ainoastaan kerätyn valvontamaksun painotusten tarkistamista. Tämän opinnäytetyön tekijän näkemyksen mukaan rahoituksen ensisijainen kohde tulisi olla kohdassa 5.2 esitelty pysäytyspainike, joka lisäisi valvonnan reagointikykyä ja kohdentamisen tarkkuutta.

5.7 Testiautot

Testiautoja eli niin sanottua mystery shopping -menetelmää käyttävät tai ovat käyttäneet ainakin Iso-Britannia, Saksa, Ranska, Slovakia ja Suomi. Menetelmässä katsastukseen viedään etukäteen valmisteltu ajoneuvo, johon on tehty ennalta määriteltyjä vikoja, jotka katsastajan tulisi havaita. Testiautot ovat osa katsastustoiminnan valvontaa, ja niiden käyttö on Suomessa mahdollista voimassa olevan lainsäädännön puitteissa (Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta 2013: § 42a).

Suomessa ja Slovakiassa testiautomenetelmästä on kuitenkin luovuttu sen käytännön toteutukseen liittyneiden haasteiden vuoksi. Testiautotoiminnan haasteista on kerrottu tämän opinnäytetyön luvussa 3.2. Testiautotoiminta ei ole siis parhaiden valvontakeinojen joukossa.

5.8 Muita työssä esiinnousseita valvontakeinoja tai työkaluja

5.8.1 Kamera- ja videovalvonta

Monessa maassa, kuten Slovakiassa, Norjassa ja Virossa, on käytössä kamera- tai videovalvontaa. Käyttötavat vaihtelevat kuitenkin maittain. Mikäli Suomessa harkittaisiin vastaavan järjestelmän käyttöönottoa, olisi erityisen hyödyllistä perehtyä Viron malliin, jossa valvontaresurssit ovat todennäköisesti Euroopan pienimpiä.

Valvontavideoista ei ole merkittävää hyötyä, mikäli käytettävissä olevat resurssit eivät riitä tallenteiden läpikäyntiin. Suomessa kannattaisikin pohtia tekoälyn ja videovalvonnan yhdistämistä, kuten seuraavassa kappaleessa käsitellään Tanskan esimerkin kautta.

EU:n katsastusviranomaisten kokouksessa Tanskassa syyskuussa 2025 kerrottiin, että Tanskassa oli havaittu tapauksia, joissa ajoneuvoja oli merkitty katsastetuiksi, vaikka niitä ei tosiasiassa ollut katsastettu. Tanskan viranomainen ratkaisi ongelman kehittämällä toimintamallin, jossa jokainen ajoneuvo kuvataan

ennen katsastuksen aloittamista. Kuva tallennetaan yhteiseen eSyn-katsastusjärjestelmään, josta kerrotaan tarkemmin luvussa 4.6. Lisäksi Tanska hyödyntää tekoälyä varmistamaan, että tallennettu kuva sisältää todellisen ajoneuvon. (Toivanen 2025.)

Suomen kannalta Tanskan ja Viron esimerkit osoittavat, että kameravalvonnan ja tekoälyn yhdistäminen voi lisätä valvonnan luotettavuutta ja läpinäkyvyyttä ilman merkittävää lisäresurssien tarvetta.

5.8.2 Mittausdatan hyödyntäminen

Tanskassa järjestetyssä EU:n katsastusviranomaisten kokouksessa esiteltiin myös mittausdatan hyödyntämistä osana katsastuksen valvontaa. Slovakiassa on käytössä valvontajärjestelmä, joka mahdollistaa mittausdatan tallentamisen kokonaisuudessaan – ei ainoastaan lopullista mittaustulosta. Järjestelmä tallentaa koko mittaustapahtuman, minkä ansiosta mittaustulosten manipulointi on erittäin vaikeaa. Ohjelma kykenee myös automaattisesti arvioimaan, onko mittaustulos hyväksyttävissä. (Toivanen 2025.)

Slovakiassa mittausdataa analysoidaan erityisesti jarrudynamometrimittauksista kertyvästä aineistosta. Jarrutustestausprofiilit käsitellään algoritmilla, joka tunnistaa mahdollisesti epäilyttävät jarrutestit. Näitä analyysejä hyödynnetään katsastajien ja katsastustoimipaikkojen valvonnan kohdentamisessa. Jos mittaus merkitään riskialttiiksi, epäilyttävien tarkastusten tiimi voi tarkastella mittausta CCTV-järjestelmän kautta ja arvioida testin oikeellisuuden jälkikäteen ilman fyysistä käyntiä katsastustoimipaikalla. (Olexa 2024.)

Mittausdatan analysointi on valvonnan tulevaisuuden kannalta kiinnostava kehityssuunta. Vastaavanlaista järjestelmää voitaisiin hyödyntää myös Suomessa valvonnan tukena, sillä mittausdatan systemaattinen kerääminen ja analysointi mahdollistaisivat katsastusten laadun arvioinnin ilman paikan päällä tehtäviä tarkastuksia, mikä säästää resursseja huomattavasti. Mittausdatan analysointia kannattaa seurata, koska kyseessä on erittäin kustannustehokas valvontakeino,

joka voisi täydentää nykyistä riskiperusteista valvontamallia ja parantaa sen vaikuttavuutta.

5.8.3 Sakkojen käyttäminen sanktioinnissa

Sakkojen käyttäminen katsastustoiminnan sanktioinnissa on käytössä useissa Euroopan maissa, kuten Itävallassa, Kreikassa, Tanskassa ja Virossa, joissa se toimii yhtenä valvontakeinona. Suomessa vastaavaa menettelyä ei ole käytettävissä.

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 50 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficom voi kuitenkin asettaa antamansa määräyksen tai kiellon tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakkoa voidaan näin käyttää määräyksen tai kiellon noudattamisen varmistamiseksi, mutta sitä ei varsinaisesti voida pitää valvontakeinona, eikä sitä ole toistaiseksi tarvinnut soveltaa käytännössä.

5.8.4 Useamman eri valvontatavan yhdistelmä

Opinnäytetyötä tehdessä kävi selväksi, ettei yhtä ainoaa ja parasta valvontakeinoa ole olemassa, vaan tehokkain malli muodostuu useiden eri valvontamenetelmien yhdistelmästä. Parhaiten toimivissa Euroopan malleissa, kuten Alankomaissa, Tanskassa ja Norjassa, yhdistyvät reaaliaikainen digitaalinen valvonta, riskiperusteinen tarkastuskohdentaminen sekä kohdennetut uudelleentarkastukset. Näissä maissa on myös käytössä pysäytyspainike. Tällainen valvontajärjestelmä mahdollistaa sen, että viranomainen pystyy sekä ennakoimaan että reagoimaan poikkeamiin tehokkaasti.

Suomessa on jo käytössä toimiva yhdistelmä eri valvontakeinoja, kuten tietojärjestelmäpohjainen seuranta, uudelleentarkastukset ja tienvarsitarkastusten hyödyntäminen. Valvontamallia voitaisiin kuitenkin edelleen kehittää hyödyntämällä data-analytiikkaa ja riskiperusteista kohdentamista nykyistä laajemmin, kuten Alankomaissa tehdään. Myös reaaliaikaisen valvonnan ja automaattisten

hälytysjärjestelmien käyttöönotto voisi parantaa viranomaisvalvonnan tehokkuutta ja yhdenmukaisuutta.

5.9 Opinnäytetyön innoittamana käyttöönotetut toimenpiteet

Tämän opinnäytetyön kirjoittaminen aloitettiin syksyllä 2023. Työn aikana valvonnan erilaiset kehittämistoimet ovat olleet jatkuvasti esillä ja aktiivisen pohdinnan kohteena. Seuraavat käytännön parannukset ovat syntyneet joko kirjoittajan omien havaintojen tai katsastuksen valvontatiimin yhteisten keskustelujen ja kehitystyön tuloksena:

- Apulomake katsastustoimipaikkojen tilojen ja laitteiden tarkastamiseksi

- Suodatetun kansalaispalautteen kirjaaminen valvonnan ohjaustaulukkoon

- Tienvarsitarkastusten tulosten systemaattisempi seuranta, kirjaaminen valvonnan ohjaustaulukkoon sekä tarvittaessa sanktiointi

- Valvontatiimin tekemien hallintopäätösten seuranta ja kirjaaminen valvonnan ohjaustaulukkoon.

6 Yhteenveto

6.1 Yhteenveto

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, miten katsastuksen valvontamallia voidaan kehittää ja tehostaa sekä tunnistaa ne osa-alueet, joissa nykyinen järjestelmä edellyttää tarkennuksia tai uusia toimintatapoja. Tutkimusmenetelmänä käytettiin benchmarking-analyysiä, jossa Suomen katsastuksen valvontaa verrattiin muiden Euroopan maiden käytäntöihin ja valvontamalleihin.

Työn yhteydessä testattiin myös tekoälyn hyödyntämistä osana analyysiprosessia ja parhaan valvontamallin hahmottamista. Tekoälyn tuottamat tulokset osoittautuivat kuitenkin osin ristiriitaisiksi ja sisälsivät virheellistä tietoa, minkä vuoksi niitä ei ole sisällytetty tämän työn tulososioon.

Opinnäytetyön tekemisen aikana löydettiin useita käytännön kehittämistoimia. Näitä ovat esimerkiksi apulomakkeen käyttöönotto katsastuslaitteiden ja -tilojen tarkastuksissa, tienvarsitarkastusten tulosten järjestelmällisempi seuranta sekä valvonnanohjaustaulukon kehittäminen. Nämä valvontatoimet on otettu käyttöön osana katsastuksen valvontaa. Opinnäytetyön sekä katsastuksen valvontatiimin yhteisten keskustelujen ja kehitystyön tuloksena havaittujen toimenpiteiden käyttöönotto on parantanut valvonnan tehokkuutta ja yhdenmukaisuutta.

Kokonaisuutena työ osoitti, että Suomen katsastuksen valvontamalli on perusrakenteeltaan toimiva, mutta sitä voidaan edelleen kehittää hyödyntämällä muiden maiden parhaiksi todettuja käytäntöjä sekä uusia teknologisia ratkaisuja, kuten mittausdatan analysointia ja tekoälyä. Laajempia järjestelmätason uudistuksia, kuten niin sanotun pysäytyspainikkeen käyttöönottoa, voidaan kuitenkin edistää vasta, kun Traficomin uusi AJONEUVO-tietojärjestelmä on otettu käyttöön ja sen toiminnallisuudet mahdollistavat ratkaisun toteuttamisen.

Työn johtopäätöksenä voidaan todeta, että valvontamallin kehittämisen painopiste tulisi jatkossa olla resurssien entistä tehokkaammassa kohdentamisessa, uudelleentarkastusten tehostamisessa pysäytyspainikkeen avulla sekä tietoon

perustuvan valvonnan vahvistamisessa. Näin voidaan varmistaa valvontamallin pitkäjänteinen toimivuus ja oikeudenmukaisuus katsastustoiminnassa.

6.2 Katsastusten vastavuoroinen tunnustaminen

Työn aikana esiin nousseista havainnoista merkittävimpiä oli katsastusten laadun huomattava epätasaisuus Euroopassa. Tämä on erityisen yllättävää, koska julkisuudessa on jo pitkään puhuttu EU:n laajuisesta määräaikaiskatsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta, joka on osittain jo käytössä. Esimerkiksi Alankomaissa rekisteröidyn ajoneuvon voi tällä hetkellä katsastaa myös Belgiassa ja Espanjassa (Government.nl).

Vastavuoroista tunnustamista ei kuitenkaan tulisi laajentaa vielä useisiin vuosiin, sillä monissa jäsenvaltioissa katsastusjärjestelmät poikkeavat toisistaan merkittävästi. Katsastusväli, katsastustilat ja käytettävä laitteisto vaihtelevat huomattavasti. Esimerkiksi Etelä-Euroopan maissa ajoneuvonostimia ei välttämättä käytetä määräaikaiskatsastuksissa. Kokemukseen perustuen voidaan todeta, että tämä vaikuttaa väistämättä havaittujen vikojen määrään.

Lisäksi ajoneuvojen hylkäysprosentti ensimmäisellä katsastuskerralla vaihtelee huomattavasti EU-maiden välillä. Tässä työssä tehdyn selvityksen mukaan vuosina 2023–2025 erot olivat 2 %:n ja lähes 50 %:n välillä. Tämä on hämmentävää, kun otetaan huomioon, että katsastukset toteutetaan yhteisen EU-direktiivin puitteissa. Näin suurilla eroilla katsastuksen lopputulos alkaa vaikuttaa osittain satunnaiselta. Ennen kuin vastavuoroista tunnustamista voidaan laajentaa jäsenvaltioiden käytäntöjä tulisi yhdenmukaistaa merkittävästi.

EU:n katsastusviranomaisten kokouksessa Tanskassa syyskuussa 2025 käsiteltiin samaa ongelmaa, joka liittyy toisen jäsenvaltion alueella suoritettuun määräaikaiskatsastukseen. Esille nousi kysymys, miten katsastusten laatu voidaan varmistaa, kun hylkäysprosentit vaihtelevat näin laajasti EU-alueella. EU-komission edustaja Peter Satzmar kertoi kokouksessa, että niin sanotun “katsastusshoppailun” hyödyntämistä voitaisiin estää ehdotuksella, jonka mukaan

toisessa jäsenvaltiossa suoritetun katsastuksen voimassaolo olisi enintään kuusi kuukautta ja tätä mahdollisuutta katsastuttaa ajoneuvo toisessa EU-maassa voisi käyttää vain kerran. Tämän vuoksi ehdotuksen ei arvioida aiheuttavan merkittäviä riskejä katsastuksen laadulle. (Toivanen 2025.)

6.3 Loppupohdinta

Tämä opinnäytetyö on osoittanut, että katsastuksen valvontamallin kehittäminen on jatkuva prosessi, joka edellyttää sekä kansallista että kansainvälistä yhteistyötä. Suomen nykyinen valvontamalli on perusrakenteeltaan vahva ja pääosin toimiva, mutta sen vaikuttavuutta voidaan edelleen lisätä vahvistamalla tietoon perustuvaa ja riskiperusteista valvontaa.

Työn tuloksena on tunnistettu useita konkreettisia kehittämiskohteita ja toteutettu myös käytännön parannuksia, jotka ovat jo osaltaan helpottaneet valvontatyötä. Nämä toimet, kuten apulomakkeen käyttöönotto, valvonnanohjaustaulukon kehittäminen ja tienvarsitarkastusten systemaattisempi seuranta, osoittavat, että kehittäminen on tehokkainta silloin, kun se tapahtuu lähellä käytännön työtä.

Katsastustoiminnan valvonnan tulevaisuus on proaktiivisissa, dataohjatuissa järjestelmissä, joissa valvova viranomainen pystyy puuttumaan ongelmiin välittömästi, sen sijaan, että se suorittaisi vain jälkikäteisiä auditointeja. Tästä on esimerkkinä Alankomaiden RDW:n malli luvussa 4.11. Jatkossa katsastuksen valvontaa tuleekin kehittää pitkäjänteisesti hyödyntämällä olemassa olevaa dataa, kansainvälisiä esimerkkejä sekä uusia teknologisia ratkaisuja. Työn toivotaan toimivan tukena tulevassa päätöksenteossa ja valvontamallin kehitystyössä, jotta katsastustoiminnan laatu, turvallisuus ja yhdenvertaisuus voidaan varmistaa myös tulevaisuudessa.

Lähteet

Acharya, Pratyush S., Ait Bihi Ouali, Leïla, Graham, Daniel J. & Matthews, H. Scott, 2023. The Impact of Periodic Passenger Vehicle Safety Inspection Programs on Roadway Fatalities: Evidence from US States Using Panel Data. Verkkoaineisto. Journal of Transportation Engineering, Part A: Systems, American Society of Civil Engineers. <https://ascelibrary.org/doi/10.1061/JTEPBS.TEENG-7320>. Luettu 3.5.2025.

Administration.gob.es. 21.4.2025. Julkishallinnon pääosasto. Verkkoaineisto. <https://administracion.gob.es/pag_Home/es/Tu-espacio-europeo/derechos-obligaciones/ciudadanos/vehiculos/itv.html>. Luettu 19.8.2025.

Autotouring-ACL. Verkkoaineisto 11.7.2025. <https://autotouring.acl.lu/en/the-snct-gets-a-new-look> Luettu 23.9.2025.

AECA-ITV. Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos. Verkkoaineisto. <https://www.aeca-itv.com/asociacion-espanola-de-entidades-colaboradoras-itv/>. Luettu 19.8.2025.

AMT 2023. Atribuição da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. Atividade dos centros de inspeção técnica de veículos (CITV). Verkkoaineisto 10/2023. <https://observatorio.amt-autoridade.pt/storage/36/92kDk7DKbK9XfRs1pTJkYFgEK408uy-metaTm90YS1Fc3RhdGlzdGljYS1DSVRWLnBkZg%3D%3D-.pdf>. Luettu 24.9.2025.

AMT 2025. Atribuição da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. Verkkoaineisto 2025. <https://www.amt-autoridade.pt/>. Luettu 24.9.2025.

Analiza activităţii staţiilor de itp autorizate de rar pentru anul 2024. RAR, Romanian Auto Registry. Verkkoaineisto. <https://www.rarom.ro/cs-uploads/Analiza-SITP-site.pdf>. Luettu 7.10.2025.

Annual vehicle inspection in Bulgaria - documents, requirements and fines. Verkkoaineisto. <https://www.kantora.eu/registratsii-firmi-chuzhdentsi-anglijski/uncategorised/annual-vehicle-inspection-in-bulgaria-documents-requirements-and-fines.html>. Luettu 7.10.2025.

Apie apžiūrų statistiką. Verkkoaineisto. <https://www.vta.lt/daugiau/ta-statistika/apie-apziuru-statistika/>. Luettu 31.8.2025.

Art. 33 Periodische Prüfungspflicht 1995. Asetus tieliikenteen ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista artikla 33. Verkkoaineisto 19.6.1995. <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1995/4425_4425_4425/de#art_33. Luettu 13.10.2025.

Asetus automobiililiikenteestä 1922. 237/1922.

Austria RWC models. Verkkoaineisto. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test/austria-rwc-models_en>. Luettu 8.10.2025.

Bilan annuel de l'UTAC OTC sur le contrôle technique des véhicules légers 2024. Verkkoaineisto 27.2.2024. <https://fna.fr/bilan-annuel-de-lutac-otc-sur-le-controle-technique-des-vehicules-legers/>. Luettu 31.8.2025.

Bilan contrôle technique 2024: Quelles sont les causes de contre-visites. Verkkoaineisto 2024. <https://www.revue-technique-auto.fr/fr/parolesdexperts/bilan-du-controle-technique-2024-n467>. Luettu 31.8.2025.

Bork-Bigum, Thomas. 2025. Vehicle specialist, Team Biltilsyn, Færdselsstyrelsen, Danish Road Traffic Authority, Ribe. Sähköpostikeskustelut 22.1.2025, 23.1.2025, 5.5.2025 ja 13.5.2025.

Celkové souhrnné počty prohlídek provedených na STK. Ministerstvo Dopravy katsastustilasto. Verkkoaineisto 2025. <https://md.gov.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/STK/Celkove-souhrnne-pocty-prohlidek-provedenych-na-ST>. Luettu 6.10.2025.

ChatGPT, GPT-5 OpenAI, 20.10.2025. Vertailu Euroopan maiden autokatsastuksen valvontamalleista – Taulukon luonti opinnäytetyön neljännestä kappaleesta (Liite 1).

CSDD apgrozījums pērn provizoriski pieaudzis par 13,8 % 2024. Verkkoaineisto 14.3.2024. <https://www.1188.lv/ru/novosti/csdd-apgrozijums-pern-provizoriski-pieaudzis-par-13-8/27919>. Luettu 1.9.2025.

CSDD: Retākas tehniskās apskates automašīnām būs bīstams un nepārdomāts lēmums 2023. Verkkoaineisto 31.5.2023. <https://www.diena.lv/raksts/latvija/zinas/csdd-retakas-tehniskas-apskates-automasinam-bus-bistams-un-nepardomats-lemums-14300121>. Luettu 1.9.2025.

CVH 2023a. Centar za vozila Hrvatske. Verkkoaineisto 2023. <https://www.cvh.hr/en/company-today/>. Luettu 13.9.2025.

CVH 2023b. Centar za vozila Hrvatske. Verkkoaineisto 2023. <https://www.cvh.hr/en/tehnical-inspection-of-vehicles>. Luettu 13.9.2025.

Commercio. Quanto lavorano centri revisione auto: ognuno fa 2.000 controlli all’anno. Verkkoaineisto. <https://www.ilmetropolitano.it/2024/06/02/commercio-quanto-lavorano-centri-revisione-auto-ognuno-fa-2-000-controlli-allanno>. Luettu 1.11.2025

Croatia RWC models. Verkkoaineisto. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test/croatia-rwc-models_en>. Luettu 5.11.2025.

Csaba, Lencsés 2024. Ennyi autó bukik meg a műszakin. Verkkoaineisto 4.4.2024. <https://www.vezess.hu/magazin/2024/04/04/muszaki-vizsga-bukasok-szama-veszelyes-autok/>. Luettu 2.11.2025.

Demangeon, Erick. 2024. Contrôle technique: État de santé du parc poids lourd à la hausse en 2023. Verkkoaineisto 27.3.2024. <https://www.lofficieldestransporteurs.fr/technologies/controle-technique-etat-de-sante-du-parc-poids-lourd-a-la-hausse-en-2023-897920.php>. Luettu 31.8.2025.

Díaz López V., San Román García J.L., Gómez Amador A.M., Santos Cuadros S. & Olmeda Santamaría E. 2019. Roadworthiness testing contribution to vehicle safety and environment. AECA-ITV. Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos.

Establishment and Operation of Private Technical Inspection Centre for Vehicles. Verkkoaineisto 6.10.2020. https://www.businessincyprus.gov.cy/business-sectors/technical-inspection-centre-for-vehicles/>. Luettu 16.10.2025.

European Commission. 2012. Commission Staff Working Paper Impact Assessment – Accompanying document to the Regulation of the European Parliament and of the Council on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC and the Regulation on the technical roadside inspections of the roadworthiness of commercial vehicles (SWD/2012/0206 FINAL). Brussels: European Commission. 13.7.2012.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta. 2014. Direktiivi 2014/45/EU. Euroopan unionin virallinen lehti 29.4.2014.

Fast alle schaffen “Pickerl”-Prüfung 2013. Verkkoaineisto 25.6.2013. <https://html.orf.at/oeka_1_3/oes/stories/2590182/>. Luettu 10.10.2025.

Federispettori. 2024. Italian katsastajien etujärjestön Federispettorin esitelmä (Pdf) Suomen Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry:lle 3.10.2024.

Fordonsbesiktningen i Sverige Årsrapport 2025. Fordonsbesiktningsbranschen, FFB Verkkoaineisto 2025. Verkkoaineisto. <https://fordonsbesiktningsbranschen.se/wp-content/uploads/2025/03/FBB_E-Rapport_2025-2.pdf>. Luettu 21.8.2025.

Færdselsstyrelsen - Find synshal. Tanskan liikennehallituksen ns. Hymynaama järjestelmän sivusto. Verkkoaineisto. <https://www.fstyr.dk/privat/syn/find-synshal>. Luettu 18.9.2025.

Færdselsstyrelsen - Hele landet år til dato 2025. Tanskan liikennehallituksen tilastosivusto. Verkkoaineisto 10.7.2025. <https://www.fstyr.dk/Media/638877416428654798/Månedsrapport%20over%20fejl-%20og%20omsynsprocenter%20-%20Hele%20landet%20-%20Juni%20-%202025.pdf>. Luettu 18.9.2025.

Gamvroulis, Kostas. KTEO 2025: Όλα όσα πρέπει να ξέρεις – Κόστος, δικαιολογητικά και πρόστιμα. Verkkoaineisto 26.9.2025. <https://www.autotypos.gr/xristika/kteo-2025-ola-osa-prepei-na-xereis-kostos-dikaiologitika-kai-prostima/>. Luettu 6.10.2025.

Germany RWC models. Verkkoaineisto. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test/germany-rwc-models_en>. Luettu 5.11.2025.

Global status report on road safety 2023. World Health Organization. Verkkoaineisto 2023. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>. Luettu 2.5.2025.

Government.nl. Alankomaiden valtion katsastustietosivusto. Verkkoaineisto. <https://www.government.nl/topics/general-periodic-inspection-apk/periodic-vehicle-inspections>. Luettu 28.10.2025.

Halvorsen, Leif. 2024. Sjefingeniør, Statens Vegvesen, Oslo. Sähköpostikeskustelut 26.2.2024, 28.2.2024, 29.2.2024, 12.3.2024, 14.3.2024, 17.9.2025 ja 23.9.2025.

Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koskevaksi lainsäädännöksi. 2013. HE 17/2013.

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi. 2018. HE 86/2018 vp.

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Liikennevirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta. 2009. HE 142/2009.

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi. 2018. HE 61/2018.

Having a car – your obligations. Brno Expatcentre. Verkkoaineisto. <https://www.brnoexpatcentre.eu/im-an-expat/driving/having-a-car>. Luettu 1.11.2025.

Hristova, Gloria 2024. Половината пунктове за технически прегледи още не са свързани с „Автомобилна администрация”. Verkkoaineisto 14.6.2024. <https://www.economic.bg/bg/a/view/polovinata-punktove-za-tehnicheski-pregledi-oshte-ne-sa-svyrzani>. Luettu 8.10.2025.

Hristova, Nelly. 2024. Хаосът с годишните технически прегледи продължава. Verkkoaineisto 4.8.2024. <https://www.dnes.bg/a/58-obshtestvo/615876-haosat-s-godishnite-tehnicheski-pregledi-prodalzhava>. Luettu 8.10.2025.

Hudec, J. & Šarkan, B. 2022. Effect of Periodic Technical Inspections of Vehicles on Traffic Accidents in the Slovak Republic. 2022. Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic, Bratislava, Slovak Republic; The Faculty of

Operation and Economics of Transport and Communications, University of Zilina, Zilina, Slovakia

Hungary RWC models. Verkkoaineisto. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test/hungary-rwc-models_en>. Luettu 2.11.2025.

ITV.com.es. Espanjan katsastustoimipaikkojen (ITV) yhteystiedot. Verkkoaineisto. <https://itv.com.es/empresas-itv>. Luettu 19.8.2025.

Karlöf, B. & Östblom, S. 1993. Benchmarking – A Signpost to Excellence in Quality and Productivity. Chichester: Wiley

Katsastusalan tilannekatsaus 2/2016. Trafin julkaisuja 28/2016. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/27637-Trafin_julkaisuja_28_2016_Katsastusalan_tilannekatsaus_2-2016.pdf>. Luettu 26.10.2025.

Katsastusalan tilannekatsaus 2022. Traficomin julkaisuja 7/2023. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Katsastusalan%20tilannekatsaus%202022.pdf>. Luettu 8.2.2024.

Katsastusalan tilannekatsaus 2024. Traficomin julkaisuja 20/2025. <https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Katsastusalan%20tilannekatsaus%202024.pdf>. Luettu 19.9.2025.

KAV. Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont. Unkarin Liikennevirasto 29.6.2023. Verkkoaineisto. <https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/documents/66250/66746/M%25C5%25B1szaki+vizsga%25C3%25A1llom%25C3%25A1sok+2023.06.29.pdf>. Luettu 2.11.2025.

KBA. Kraftfahrt-Bundesamt, KBA:n katsastustilasto vuodelta 2023. Verkkoaineisto. <https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Fahrzeuguntersuchungen/fahrzeuguntersuchungen_node.html>. Luettu 24.10.2025.

Konings, Geert. 2024. Senior policy advisor PTI Division Surveillance & Assesment, RDW. Sähköpostikeskustelut 26.2.2024, 7.3.2024, 12.3.2024, 24.9.2025 ja 25.9.2025 sekä Teams-palaveri 7.3.2024.

Kärkkäinen, Markku 2025. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin erityisasiantuntija Markku Kärkkäisen haastattelu 6.11.2025.

Laki ajoneuvojen katsastustehtävien toimiluvista. 1993. 22.12.1993/1371

Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta. 2013. 13.12.2013/957.

Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta. 2013. 12.2013/960.

Laki liikenteen palveluista. 2017. 24.5.2017/320.

Laki Liikenteen Turvallisuusvirastosta. 2009. 13.11.2009/863.

Lampinen, Vesa. 2016. Ajoneuvokatsastuksen valvontamalli. Diplomityö. Lappeenrannan teknillinen yliopisto. Theseus-tietokanta.

Levä, Kimmo. 1997. Viiskymppisten matkassa. Kangasala: Mobilia.

Liang, Yuanning. 2023. Do Safety Inspections Improve Safety? Evidence from the Roadside Inspection Program for Commercial Vehicles. Peking University.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Traficomin Organisaatiokaavio. Verkkoaineisto 2025. <https://traficom.fi/fi/traficom/tietoa-traficomista/organisaatio>. Luettu 11.9.2025.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom intranet. Sisäinen intranet aineisto 2025. Luettu 11.9.2025.

Liljeberg, Lisbet 2025. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin erityisasiantuntija Lisbet Liljebergin haastattelu 6.11.2025.

List of VRT Stations 2025. Verkkoaineisto 7.8.2025. <https://www.transport.gov.mt/Land/Vehicles/VRT-Stations/List-of-VRT-Stations-3485>. Luettu 9.10.2025.

LTSA. Lietuvos transporto saugos administracija. Liettuan liikenneturvallisuusvirasto. Verkkoaineisto 4.12.2023. <https://ltsa.lrv.lt/en/about-ltsa/>. Luettu 1.9.2025.

LVM Hallinnonala. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan esittely. Verkkoaineisto. <https://lvm.fi/hallinnonala#traficom>. Luettu 14.9.2025.

LVM talousarvioesitys 2025. Talousarvioesitys vuodelle 2026, Ministeriön ehdotus Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle. Verkkoaineisto. <https://lvm.fi/o/yja-generic-portlet/yja-api/vahva/documents/8926980>. Luettu 28.10.2025.

Malta RWC models. Verkkoaineisto. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test/malta-rwc-models_en>. Luettu 9.10.2025.

Marino, Graziella. Revisioni facili, l'Italia nel mirino di Bruxelles. Ecco perché. La Rebubblica. Verkkoaineisto 14.8.2023. <https://www.repubblica.it/motori/2023/08/14/news/revisioni_facili_litalia_nel_mirino_di_bruxelles_ecco_perche-411058915>. Luettu 4.11.2025.

MOT data reveals extent of unroadworthy vehicles 2024. RAC Foundation. Verkkoaineisto 18.9.2024.<https://www.racfoundation.org/media-centre/mot-data-reveals-extent-of-unroadworthy-vehicles>. Luettu 21.8.2025.

MOT test stations and testers. Verkkoaineisto. <https://www.gov.uk/csv-preview/64c907bad8b1a71bd8b05e22/dvsa-mot-06-mot-test-stations-and-testers.csv. Luettu 20.8.2025>.

NCT stats show 50 % failure rate in 2024. Autobiz. Verkkoaineisto 7.1.2025. <https://www.autobiz.ie/home/nct-stats-show-50-failure-rate-in-2024 > Luettu 25.9.2025.

NCT 2025a. National Car Testing Service. Verkkoaineisto 2025. <https://www.ncts.ie/about-us/news/>. Luettu 25.9.2025.

NCT 2025b. National Car Testing Service. Verkkoaineisto 2025. <https://www.ncts.ie/about-the-test/faq/>. Luettu 25.9.2025.

Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti, J. 2014. Kehittämistyön menetelmät: Uudenlaista osaamista liiketoimintaan, julkiselle sektorille ja kolmannelle sektorille. Helsinki: Sanoma Pro.

Olexa, Jaroslav. 2024. Head of Supervision Department TESTEK a.s., authorized technical service for technical inspections of vehicles, Bratislava. Sähköpostikeskustelu 26.2.2024.

Paraskevopoulos, Kostas. Περίπου 2,8 εκατομμύρια οχήματα στην Ελλάδα δεν έχουν ΚΤΕΟ. Verkkoaineisto 9.5.2024. <https://www.autotypos.gr/auto-news/peripou-28-ekatommyria-ochimata-stin-ellada-den-echoun-kteo>. Luettu 6.10.2025.

Pasanen, Ossi. Matematiikan lehtori, Metropolia. Sähköpostikeskustelut 4.3.2024 ja 23.8.2025.

Poland RWC models. European Commission Verkkoaineisto. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test/poland-rwc-models_en>. Luettu 8.10.2025.

RAR. Romanian Auto Registry. Verkkoaineisto. <https://www.rarom.ro/?lang=en&page_id=1132&utm>. Luettu 7.10.2025.

Rimm, Robert. 2024. Head of Vehicle Supervision Unit, Traffic Division, Estonian Transport Administration, Tallinn. Sähköpostikeskustelu 12.3.2024.

Roadworthiness testing. Verkkoaineisto. <https://www.csdd.lv/en/roadworthiness-testing/frequency-of-roadworthiness-testing>. Luettu 1.9.2025.

Rygas, Paweł. 2025. Tak się robi przeglądy aut w Polsce. Wraca pomysł zdjęć i podwyżek. Verkkoaineisto 14.1.2025. <https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/news-tak-sie-robi-przeglady-aut-w-polsce-wraca-pomysl-zdjec-i-pod%2CnId%2C20357466?utm>. Luettu 8.10.2025.

Rygas, Paweł. 2024. Co czwarty diagnosta nie powinien pracować. Przegląd będzie fikcją. Verkkoaineisto 30.9.2024. <https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/news-co-czwarty-diagnosta-nie-powinien-pracowac-przeglad-bedzie-f%2CnId%2C7823476>. Luettu 1.11.2025.

Schulz, Wolfgang.H. & Scheler, Sebastian. 2019. Reducing the death toll of road accidents in Costa Rica through the introduction of roadworthiness inspections by the government. <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3420341> Luettu 3.5.2025.

Schulz, Wolfgang.H. & Scheler, Sebastian. 2016. Impact study to estimate the economic effects of the introduction of PTI in Turkey. <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2017/01/BP159-5.2-v1-_Impact-analyis-PTI-Turkey-draft-162212.pdf>. Luettu 4.5.2025.

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

Study on the inclusion of light trailers and two- or three-wheel vehicles in the scope of periodic roadworthiness testing. 2019. European Commission. Luettu 3.5.2025

Stålhammar, Erik. 2025. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin ylitarkastaja Erik Stålhammarin puhelinhaastattelu 22.9.2025.

Svetina, Tomaž. 2025. Slovenian liikenneturvallisuusviraston ajoneuvo-osaston johtajan sähköpostihaastattelut 29.9.2025, 30.9.2025 ja 1.10.2025.

Technical Inspection 2025. Verkkoaineisto 15.7.2025. <https://transports.public.lu/en/conduire/vehicules-immatriculation-documents-de-bord/controle-technique.html>. Luettu 23.9.2025.

Tiililä, T & Niiranen, P. 2006. Katsastusjärjestelmä, katsastusten laadunhallinta ja laadunmittaus eräissä EU-maissa. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimusmuistio 1/2006.

Toivanen, Teemu 17.10.2025. EU-alueen katsastusviranomaisten kokous, 7th European PTI Workshop Tanskassa 17-18.9.2025. Traficomin sisäinen kokousraportti.

Tot ce trebuie să știi despre ITP. Verkkoaineisto. <https://www.fomcotruckservice.ro/tot-ce-trebuie-sa-stii-despre-itp/>. Luettu 7.10.2025

Traficom. Katsastustoimipaikan tilat ja laitteet. 2023. Liikenne ja viestintävirasto Traficomin määräys, TRAFICOM/381873/03.04.03.00/2022. 30.1.2023.

U 2024. Godini više prvih registracija, ali i odjava vozila 2025. Verkkoaineisto 20.1.2025. <https://www.vecernji.hr/vijesti/u-2024-godini-vise-prvih-registracija-ali-i-odjava-vozila-1831793>. Luettu 1.11.2025

Vakkuri-Anttonen, Annika 2025. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin asiantuntija Annika Vakkuri-Anttosen haastattelu 6.11.2025.

Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 2017. 3.7.2017/488.

Vehicle Inspection. Islannin valtion katsastussivusto. Verkkoaineisto. <https://island.is/en/vehicle-inspection>. Luettu 15.10.2025.

Vehicle Inspection Biennial MOT – Roadworthiness Test. Verkkoaineisto 2025. <https://cyprusdriving.net/biennial-vehicle-inspection-mot-or-roadworthiness-test/>. Luettu 7.10.2025.

Virta, Mikko. 13.10.2025. Mikko Virran sähköpostihaastattelu koskien Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet ry:n opintomatkaa Islantiin.

YKL ry. Verkkoaineisto. <https://www.yklry.fi/ykl/historia/>. Luettu 15.9.2025

30 % ot avtomobilite ne preminavat godishniya si tekhnicheski pregledi 2025. Verkkoaineisto 31.3.2025. <https://www.24chasa.bg/index.php/biznes/article/20226507>. Luettu 8.10.2025.

§ 57A-Überprüfung. Verkkoaineisto. <https://www.kfzortner.at/%C2%A757a-uberprufung-pickerl>. Luettu 8.10.2025.

Liitteet

Liite 1. Valvontamallit Euroopassa

Liitteessä 1 on esitetty yhteenveto Euroopan eri maiden katsastustoiminnan valvontamalleista, vastuullisista viranomaisista ja keskeisistä valvontamenetelmistä. Tiedot perustuvat tämän opinnäytetyön neljännen kappaleen vertailuaineistoon. Liitteen tarkoituksena on havainnollistaa, miten valvonta on eri maissa järjestetty ja mitä menetelmiä käytetään katsastusten laadun varmistamiseksi.

Liite 1A – Yleiset tiedot

Maa	Vastuuviranomainen	Valvontamalli	Keskeiset työkalut
Alankomaat	RDW, Rijksdienst voor het Wegverkeer	Reaaliaikainen valvonta, riskiperusteinen malli	Pysäytyspainike, uudelleentarkastukset, data-analytiikka, auditoinnit
Belgia	Belgian valtion valvontaelin	Tilastollinen seuranta	Tilastovalvonta
Bulgaria	Regional Executive Agency Automobile Administration, REAAA	Valtion valvonta	Tietojärjestelmä- ja videovalvonta, tienvarsitarkastukset
Espanja	Itsehallintoalueiden (Comunidades Autónomas) teollisuus- ja liikenneviran-omainen	Itsehallintoalueiden teollisuus- ja liikenneviranomainen valvoo	Auditoinnit, raportointi
Irlanti	Liikenneturvallisuus viranomainen, Road Safety Authority, RSA	Valtion valvonta	Auditoinnit, pidemmät tarkastuskäynnit
Islanti	Samgöngustofa, Islannin liikenneviranomainen	Akkreditointiviranomainen ja Samgöngustofa valvoo	Auditoinnit ja tilastolliset tarkastukset
Iso-Britannia	DVSA, Driver and Vehicle Standards Agency	Riskiperusteinen valvonta	Uudelleentarkastukset, pidemmät auditoinnit, testiautot
Italia	Ministero delle Infrastrutture e dei Transporti, MIT, A+S	Valtion valvonta	Valvonta lähes olematonta
Itävalta	Liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeriön alaisuudessa toimivat alueelliset valtiolliset katsastusviranomaiset	Valtion valvonta	Auditoinnit, uudelleentarkastukset, tienvarsitarkastukset
Kreikka	Infrastruktuuri- ja liikenneministeriö	Valtion valvoma	Auditoinnit

Maa	Vastuuviranomainen	Valvontamalli	Keskeiset työkalut
Kroatia	CVH, Centar za vozila Hrvatske, Kroatian ajoneuvokeskus	HAK, Hrvatski Autoklub valvoo	Auditoinnit
Kypros	Liikenne-, viestintä- ja työministeriön tieliikenneosasto	Akkreditoidun toimielimen tekemää tai toimipaikan omavalvonta	Auditoinnit, ISO 17020, omavalvonta
Latvia	CSDD, Ceļu satiksmes drošības direkcija, Latvian tie- ja liikenneturvallisuusvirasto	Valtion monopoli	Auditoinnit
Liettua	Liettuan liikenneturvallisuusvirasto, Transporto saugos administracija, LTSA	Yksityiset asemat, valtion valvonta	Auditoinnit
Luxemburg	MMTP, Liikenne- ja julkisten töiden ministeriö	Valtio, MMTP	Auditoinnit
Malta	Transport Malta	Valtion valvonta	Auditoinnit
Norja	Statens Vegvesen	Riskiperusteinen malli	Pysäytyspainike, uudelleentarkastukset, tietojärjestelmä, auditointi
Puola	Transportowy Dozór Techniczny, TDT	Ylin valvoja kuvernööri, Starosta	Auditoinnit
Portugali	IMT, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, AMT Autoridade da Mobilidade e dos Transportes	Keskitetty valvonta	Auditoinnit, tarkastuskäynnit
Ranska	Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, Délégation à la sécurité routière	Valtion valvonta	Auditoinnit, testiautot
Romania	Registrul Auto Român, RAR, Romanian autorekisteri	Valtion valvonta	Usein toistuvat tarkastuskäynnit, tietojärjestelmä
Ruotsi	Transportstyrelsen	Yksityinen, valtion valvoma	Akkreditointi, ISO 17020, auditoinnit, tietojärjestelmä
Saksa	KBA, liittovaltion moottoriliikennevirasto	Riippumattomat tarkastuslaitokset hoitavat suurimman osan, KBA asettaa raamit	ISO 17020, tilastot, omavalvonta, testiautot

Maa	Vastuuviranomainen	Valvontamalli	Keskeiset työkalut
Slovakia	Ministry of transport and construction of the Slovak Republic	TESTEK yritys hoitaa, riskiperusteinen valvonta	Uudelleentarkastukset, videovalvonta, data-analytiikka
Slovenia	AVP, Slovenian Traffic Safety Agency	Slovenian liikenneturvallisuusviraston ja liikennetarkastuslaitoksen alainen valtion valvontaelin	Auditoinnit, omavalvonta
Suomi	Traficom	Monivaiheinen valvontamalli	Tilastoseuranta, uudelleentarkastukset, tienvarsitarkastukset
Sveitsi	Kantoniviranomaiset	Valtion oma valvonta	Auditoinnit, omavalvonta
Tanska	Færdselsstyrelsen	Riskiperusteinen, dataohjattu	Pysäytyspainike, uudelleentarkastukset, videovalvonta
Tšekki	Tšekin liikenneministeriö Ministerstvo Dopravy	Valtion valvonta	Auditoinnit
Unkari	KAV, Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont	Valtion valvonta	Auditoinnit, vastuuhenkilön suorittama omavalvonta
Viro	Transpordiamet	Reaaliaikainen digitaalinen malli	Videovalvonta, tarkastuskäynnit

Liite 1B – Määrälliset tiedot

Maa	Katsastus-asemat (kpl)	Katsastusten määrä / vuosi	Toimintamalli
Alanko-maat	9 092	8,05 miljoonaa	Korjaamot, joilla on katsastusluvat
Belgia	76	3,5 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset
Bulgaria	1 093	2,33 miljoonaa	Luvan saaneet yksityiset katsastustoimipaikat
Espanja	423	n. 20 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset sekä julkiset yh-tiöt
Irlanti	630	1,73 miljoonaa	Ulkoistettu Applus+ -yritykselle
Islanti	22+1 siirret-tävä	150 000	Luvan saaneet yksityiset katsastustoimipaikat
Iso-Bri-tannia	23 506	43,5 miljoonaa	Luvan saaneet korjaamot ja valtion 190 toimipaik-kaa raskaalle kalustolle
Italia	9 272	18,2 miljoonaa	Yksityiset valtuutetut katsastustoimipaikat
Itävalta	4 800	n. 4 miljoonaa	Luvan saaneet korjaamot
Kreikka	267	n. 3 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset sekä julkiset yh-tiöt
Kroatia	159	2,5 miljoonaa	Yksityiset yritykset
Kypros	146	n. 500 000	Luvan saaneet korjaamot
Latvia	30	1,24 miljoonaa	Valtiollinen katsastus
Liettua	180	1,6 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset
Luxem-burg	3	350 000	Riippumattomat katsastusyritykset
Malta	44	n. 281 000	Riippumattomat katsastusyritykset
Norja	2 644	1,53 miljoonaa	Luvan saaneet korjaamot
Portugali	226	6,4 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset
Puola	5 400	21,7 miljoonaa	Yksityiset luvan saaneet yritykset

Maa	Katsastus-asemat (kpl)	Katsastusten määrä / vuosi	Toimintamalli
Ranska	6 790	28 miljoonaa	Yksityiset luvan saaneet yritykset
Romania	1 500	5,76 miljoonaa	Valtuutetut huoltamot ja korjaamot
Ruotsi	6 11	6,25 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset sekä valtion yhtiö
Saksa	n. 3 000	30,9 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset
Slovakia	149	1,58 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset
Slovenia	106	1,6 miljoonaa	Yksityiset valtuutetut katsastustoimipaikat
Sveitsi	n. 60	n. 3,5 miljoonaa	Kantonin liikennevirastojen omilla katsastustoimipaikoilla sekä sen luvalla toimivilla korjaamoilla
Suomi	561	2,61 miljoonaa	Katsastusyritykset ja luvan saaneet korjaamot
Tšekki	n. 350	3,4 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset
Tanska	458	1,94 miljoonaa	Riippumattomat katsastusyritykset
Unkari	437	1,83 miljoonaa	Katsastusluvan saaneet korjaamot
Viro	139	600 000	Riippumattomat katsastusyritykset

Liite 1C – Hylkäysprosentit Euroopassa

Liitteessä 1C on esitetty eri Euroopan maiden määräaikaiskatsastusten hylkäysprosentit ja se vuosi, jolta tieto on peräisin. Tiedot on koottu opinnäytetyön luvusta 4.

Maa	Hylkäysprosentti	Vuosi
Suomi	29 %	2024
Ruotsi	34 %	2024
Norja	49,4 %	2024
Tanska	45,3 %	2025
Viro	15 %	2023
Latvia	40 %	2023
Liettua	40 %	2024
Islanti	20 %	2024
Alankomaat	20 %	2024
Luxemburg	17 %	2024
Slovakia	13 %	2024
Slovenia	5,2 %	2024
Belgia	26 %	2023
Iso-Britannia	22,6 %	2023

Maa	Hylkäysprosentti	Vuosi
Irlanti	50 %	2024
Espanja	20 %	2023
Portugali	16 %	2022
Saksa	20,6 %	2024
Itävalta	6,6 %	2012
Unkari	3,2 %	2023
Tšekki	6,2 %	2023
Kreikka	4,5 %	2023
Bulgaria	n. 3 %	2023
Romania	3,3 %	2024
Ranska	19,4 %	2024
Italia	0,2 %	2022
Puola	2,1 %	2024
Kroatia	18 %	2023

Sveitsin, Kyproksen ja Maltan hylkäysprosenttitietoja ei ollut saatavilla.

Lähteet: Luku 4 – Opinnäytetyöaineisto (2025); ChatGPT (GPT-5, 2025, taulukon luonti)