

KORJAUSLISTA

Valtioneuvoston yleisistunto

9.12.2010

Saari Kari(27) II

Liikenne- ja viestintäministeriö

Hallituksen esitys

Korjausjakelu 1: 8.12.2010, klo 15.13

Teksimuodon korjaus esittelylistan kanteen.

Korjausjakelu 2: 9.12.2010, klo 10.08

Lisätty raha-asiainvaliokunnan käsittelyssä puoltoon liittyvä lisäys otettu ehdotukseen huomioon

9.12.2010

Saari Kari (27) II

Liikenneneuvos, johtava
asiantuntija
p. 091 6028557

Ministeri Vehviläinen

Liikenne- ja viestintäministeriö

Hallituksen esitys

Hallituksen esitys Eduskunnalle ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koskevaksi lainsäädännöksi

Esitys:

SISÄLTÖ:

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi lait ajoneuvojen katsastusluvista, ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ja katsastustoiminnan valvontamaksusta. Lisäksi ehdotetaan vähäisiä muutoksia ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annettuun lakiin, ajoneuvolakiin ja julkisista hankinnoista annettuun lakiin.

Valtioneuvosto esittäisi, että Tasavallan Presidentti antaa eduskunnalle hallituksen esityksen ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koskevaksi lainsäädännöksi

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan vuoden 2012 alusta. Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä tulisi kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013.

Aikaisemmat vaiheet:
RV 8.12.2010 Puollettu
muutettuna

VAIKUTUKSET:

TALOUDELLISET:

Esityksen muutokset mahdollistavat katsastustoimipaikkojen sijoittautumisen kustannustehokkaammin erikseen kevyen ja raskaan kaluston katsastuskysynnän mukaan, helpottavat katsastusosalalle pääsyä ja tehostavat kilpailua katsastusosalalla sekä hillitsevät katsastushintojen nousua.

Katsastustoiminnan valvontamaksulla katetaan valvonnasta aiheutuvat menot. Esitys lisäisi valtion menoja 2 400 000 eurolla 8 700 000 euroon vuodessa. Valvontamaksua korotettaisiin 2,10 eurosta 2,90 euroon jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta, jolloin tulokertymä vastaisi valtiolle aiheutuvia menoja mukaan luettuna edellä mainitut lisämenot. Samalla muutettaisiin tulojen ja menojen budjetointitapaa siten, että siirrytään nykyisin noudatetusta nettoperiaatteesta bruttoperiaatteeseen. Valtion talousarvion osaston 11 tulot kasvaisivat 8 700 000 eurolla katsastustoiminnan valvontamaksujen tulokertymän osalta ja vastaavasti liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan 31 menot kasvaisivat 8 700 000 eurolla.

Lisäksi esitys aiheuttaisi katsastustoimipaikkojen toimilupien käsittelystä ja katsastuskoulutukseen liittyvistä tehtävistä lisämenoja 115 000 euroa, jotka katettaisiin valtion maksuperustelain mukaisilla maksuilla. Yksittäishyväksynnästä aiheutuvat menot olisivat vuositasolla 2 500 000 euroa ja ne katettaisiin maksuperustelain mukaisesti yksittäishyväksynnän palveluja käyttäviltä. Nettomääräisesti lakiesitys ei aiheuta

valtiolle lisäkustannuksia.

LISÄTIETOA:

Esittelyluvat on saatu työ – ja elinkeinoministeriöltä sekä valtiovarainministeriöltä. Esitysehdotus on tarkastettu oikeusministeriön lainvalmisteluosaston tarkastustoimistossa.

Raha-asiain valiokunta puolsi ehdotusta seuraavalla lisäyksellä sivun 28 kappaleen 5 loppuun: ", mikä toteutetaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonallalla tuottavuusohjelmassa hyväksytyjen henkilöstömäärien puitteissa".

Raha-asiain valiokunnan käittelyssä laadittu lisäys otettu mukaan ehdotukseen.

LIITE 1 esitysehdotus

LIITE 2 förslag till proposition

**Hallituksen esitys Eduskunnalle ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koske-
vaksi lainsäädännöksi**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi lait ajoneuvojen katsastusluvista, ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ja katsastustoiminnan valvontamaksusta. Lisäksi säädettäisiin vähäisiä muutoksia ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annettuun lakiin, ajoneuvolakiin ja julkisista hankinnoista annettuun lakiin.

Ajoneuvojen katsastukset hoidettaisiin edelleen toimiluvan nojalla kuitenkin siten, että toimilupa voitaisiin myöntää erikseen kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin. Ajoneuvojen määräaikais- ja valvontakatsastuksissa luovuttaisiin nykyisestä tiukasta riippumattomuudesta muuhun ajoneuvoalan toimintaan. Katsastuksen puolueettomuus ja riippumattomuus varmistettaisiin muilla keinoilla. Katsastajilta edellytettävät peruskoulutusvaatimukset uudistettaisiin ottamalla nykyisten vaatimusten lisäksi huomioon ammattitutkinnot ja erikoisammattitutkinnot. Ehdotuksen mukaan katsastusluvan haltijoilta edellytettäisiin vastuuvakuutusta, mutta ei enää vakavaraisuutta. Katsastusluvan määräaikaisuudesta luovuttaisiin. Katsastusten laadun varmistamiseksi otettaisiin käyttöön uusia keinoja edellyttämällä standardiin sidottua laadunhallintajärjestelmää ja antamalla Liikenteen turvallisuusvirastolle aikaisempaa laajemmat mahdollisuudet katsastetun ajoneuvon tarkastuksiin. Liikenteen turvallisuusvirasto perustaisi julkisen katsastuspalvelurekisterin, josta asiakkaat saisivat ajantasaista tietoa katsastuspalvelujen saatavuudesta ja hinnoista.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntää koskevat säännökset uudistettaisiin ottamalla huomi-

oon katsastuslupia koskeva lakiehdotus ja täydentämällä muutoinkin nykyistä lakia. Liikenteen turvallisuusvirasto tekisi palveluntuottajien kanssa sopimuksia yksittäishyväksyntöjen myöntämistehtävien hoitamisesta. Sopimukset tehtäisiin kaikkien alalle haluavien palveluntuottajien kanssa, jotka täyttävät säädetyt vaatimukset. Virasto vahvistaisi yksittäishyväksynnöistä maksettavat korvaukset, joten niistä ei sovittaisi palveluntuottajien kanssa. Yksittäishyväksynnän myöntäjältä edellytettäisiin riippumattomuutta samalla tavalla kuin rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittavilta katsastusluvan haltijoilta. Yksittäishyväksyntöjen laadun varmistamiseksi yksittäishyväksynnän myöntäjällä olisi oltava standardiin sidottu laatuvarmistusjärjestelmä.

Katsastustoiminnan valvontamaksusta säädettäisiin oma lakinsa. Kyse olisi veronluonteisesta maksusta. Samalla lakattaisiin perimästä katsastustoiminnan maksua. Katsastusluvan haltijat maksaisivat katsastustoiminnan valvontamaksua jokaisesta suorittamastaan katsastuksesta. Katsastustoiminnan valvontamaksua kerättäisiin vuositasolla arviolta 8,7 miljoonaa euroa.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annettuun lakiin, ajoneuvolakiin ja julkisista hankinnoista annettuun lakiin ehdotetut muutokset ovat pääosin tekniluotoisia ja johtuvat muista lakiehdotuksista.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan vuoden 2012 alusta. Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä tulisi kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	5
YLEISPERUSTELUT	5
1 NYKYTILA	5
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
Ajoneuvon katsastusvelvollisuus ja katsastusten sisältö	5
Katsastustoiminnan järjestäminen	6
Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä.....	10
Yksittäishyväksynnän myöntäjä.....	10
Katsastustoiminnan maksu	11
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomainen ja EU:n lainsäädäntö	11
Kansainvälinen kehitys	11
EU-lainsäädäntö	14
1.3 Nykytilan arviointia	15
Yleistä	15
Palvelut ja niiden saatavuus	16
Katsastusluvan laajuus	16
Riippumattomuus	17
Katsastajien koulutusvaatimus	17
Suomen katsastusmarkkinat	17
Katsastustoimipaikan toimintamalli.....	17
Määräaikaishyväksytyn hintojen kehitys.....	18
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	19
2.1 Tavoitteet	19
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	20
Katsastusalan riippumattomuuden säilyttäminen muusta autoalasta.....	20
Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusluvan säilyttäminen yhdessä	21
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	21
Muutosehdotukset riippumattomuusvaatimuksiin katsastus- ja yksittäishyväksyntätoiminnassa	21
Muutosehdotukset katsastuslupien laajuuteen.....	21
Katsastusluvan hakijan vakavaraisuusvaatimuksen poistaminen.....	22
Koeajorata-vaatimuksen poistaminen.....	22
Ehdotukset katsastuksen ja yksittäishyväksyntöjen valvonnan tehostamiseksi	23
Katsastuspalvelurekisteri.....	23
Muutokset katsastajien koulutusvaatimuksiin.....	23
Katsastustoiminnan valvontamaksu	24
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	24
3.1 Taloudelliset vaikutukset	24
Vaikutukset kotitalouksien asemaan	24
Vaikutukset yrityksiin	25
Vaikutukset valtiontalouteen.....	26
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	27
Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotettu laki	27
Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki.....	28

3.3	Ympäristövaikutukset	28
3.4	Yhteiskunnalliset vaikutukset	28
	Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotettu laki	28
	Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki	29
4	ASIAN VALMISTELU	29
4.1	Valmisteluvaiheet ja -aineisto	29
4.2	Lausunnot ja niiden huomioonottaminen	30
	Riippumattomuusvaatimusten lieventäminen	30
	Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttäminen	30
	Muutosehdotukset katsastajien koulutusvaatimuksiin	31
	Katsastuspalvelurekisteri	31
	Muuta huomioitavaa lausunnoista	31
	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	32
1	LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	32
1.1	Laki ajoneuvojen katsastusluvista	32
	1 luku. Yleiset säännökset	32
	2 luku. Katsastuslupa	33
	3 luku. Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus ja ammattitaito	42
	4 luku. Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset	47
	5 luku. Jatkokoulutuslupa	51
	6 luku. Valvonta	53
	7 luku. Erinäiset säännökset	57
	8 luku. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset	59
1.2	Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä	60
	1 luku. Yleiset säännökset	60
	2 luku. Yksittäishyväksynnän myöntäjä ja yksittäishyväksynnän myöntäminen	61
	3 luku. Yksittäishyväksynnän myöntämisen yleiset edellytykset	65
	4 luku. Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta	66
	5 luku. Erinäiset säännökset	68
	6 luku. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset	68
1.3	Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä	69
1.4	Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta	69
	1 luku. Yleiset säännökset	69
	2 luku. Katsastustoiminnan valvontamaksun määrääminen ja kanto	70
	3 luku. Oikaisu ja muutoksenhaku	70
	4 luku. Erinäiset säännökset	71
1.5	Ajoneuvolaki	71
1.6	Laki julkisista hankinnoista	71
2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	72
2.1	Valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen	72
2.2	Valtuudet ministeriöiden asetusten antamiseen	72
2.3	Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuudet	72
3	VOIMAANTULO	73
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	73
4.1	Norminantovaltuudet	73
4.2	Julkiset hallintotehtävät	74
	Katsastustoiminta	75

	Yksittäishyväksyntä	76
	Toimitilojen tarkastukset.....	76
4.3	Verosta säätäminen	76
4.4	Säätämisyjärjestyksen arviointia.....	77
	Norminantovaltuudet.....	77
	Julkiset hallintotehtävät.....	77
	Verosta säätäminen	77
	LAKIEHDOTUKSET	79
	ajoneuvojen katsastusluvista	79
	ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä.....	95
	ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta.....	102
	katsastustoiminnan valvontamaksusta.....	103
	ajoneuvolain muuttamisesta	106
	julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta	107
	RINNAKKAISTEKSTIT	108
	ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta.....	108
	ajoneuvolain muuttamisesta	110
	julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta	112

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Ajoneuvon katsastusvelvollisuus ja katsastusten sisältö

Ajoneuvojen katsastukset käynnistettiin Suomessa vuonna 1922. Nykyisin ajoneuvojen katsastusvelvollisuudesta säädetään ajoneuvolain (1090/2002) 8 §:ssä sekä 6 ja 7 luvussa. Lakia yksityiskohtaisemmat säännökset katsastusvelvollisuudesta ovat liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1245/2002), jäljempänä *katsastusasetus*, jossa säädetään määräaikaisten ja valvontakatsastuksesta, sekä ajoneuvojen hyväksynnästä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1244/2002), jäljempänä *hyväksyntäasetus*, jossa säädetään rekisteröinti-, muutosto- ja kytkentäkatsastuksesta.

Pääsääntöisesti moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen kytkettävä perävaunu on ajoneuvolain 51 §:n mukaan *määräaikaiskatsastettava*. Katsastusvelvollisuuden alaisista ajoneuvoista ja katsastusten toistumistiheydestä säädetään katsastusasetuksen 3 §:ssä. Esimerkiksi yksityiseen liikenteeseen käytettävä henkilöauto on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönotosta, seuraavan kerran viiden vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen vuosittain. Linja- ja kuorma-autot, luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot sekä raskaat perävaunut on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönotosta ja sen jälkeen vuosittain. Jollei ajoneuvoa ole hyväksytty säädettyssä määräaikaiskatsastuksessa, ajoneuvon käyttö on ajoneuvolain mukaan kielletty. Ajoneuvo on siten ilman erityistä määräämistömenpidettä käyttökiellessä, jonka rikkomisesta säädetään rangaistus ajoneuvolain 96 §:ssä.

Ajoneuvon katsastuksen päätavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta ja vähentää ajoneuvoista aiheutuvia ympäristöhaittoja. Määräaikaiskatsastuksessa ajoneuvo yksilöidään rekisteritunnuksen ja valmistenumeron perusteella. Katsastuksessa tarkastetaan ajo-

neuvosta rekisteriin merkityt tiedot ja ajoneuvon kunto. Auton, kevyen nelipyörän ja nelipyörän pakokaasupäästöt tarkastetaan. Teknisessä tarkastuksessa tarkastetaan, että ajoneuvo ja sen varusteet ovat säännösten mukaisessa kunnossa, että ajoneuvo on liikenteessä turvallinen ja että ajoneuvosta ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja. Katsastuksen yhteydessä talletetaan katsastusta koskevat tiedot ajoneuvoliikennerekisteriin. Katsastuksen yhteydessä myös valvotaan ajoneuvon kohdistuvien verojen ja maksujen maksamista.

Määräaikaiskatsastuksessa ajoneuvo voidaan hyväksyä tai hylätä. Ajoneuvo on hyväksyttävä katsastuksessa, jos siinä ei ole havaittu ajoneuvon rakenteiden tai varusteiden vaatimustenmukaisuutta koskevaa, muutoksista edellyttävää puutteellisuutta taikka liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää tai ympäristön kannalta huomattavaa vikaa tai puutteellisuutta. Katsastus voidaan myös keskeyttää. Katsastus on keskeytettävä esimerkiksi, jos ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä. Katsastuksessa hylätty ajoneuvo voidaan määrätä katsastuksessa ajokieltoon, jos katsastuksessa havaittu vika tai puutteellisuus aiheuttaa välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle. Jos määräajassa suoritettua katsastuksessa ajoneuvo hylätään määräämättä sitä ajokieltoon, ajoneuvo saa käyttää liikenteessä enintään kaksi kuukautta katsastuksessa hylkäämistä. Jos ajoneuvo esitetään kuukauden kuluessa samaan katsastustoimipaikkaan, ajoneuvolle suoritetaan jälkitarkastus, jossa tarkastetaan ajoneuvosta vain ne kohteet, joissa määräaikaiskatsastuksessa on todettu vikoja tai puutteellisuuksia.

Vuonna 2009 ajoneuvon määräaikaiskatsastuksia suoritettiin 2,38 miljoonaa. Niistä 93,9 prosenttia oli enintään 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen (kevyet ajoneuvot) katsastuksia ja 6,1 prosenttia yli 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen (raskaat ajoneuvot) katsastuksia. Samana vuonna ajoneuvoja hylättiin määräaikaiskatsastuksessa 634 300 hylkäysprosentin ollessa 26,6. Hylkäysprosentti on viime vuosina pysytellyt samalla tasolla. Jälkitarkastuksia suoritettiin 596 000.

Ajoneuvolain 85 §:n mukaan liikennettä valvovat viranomaiset poliisimies, tullimies ja rajavartiomies voivat määrätä ajoneuvon *valvontakatsastukseen*, jos ajoneuvon kunnossa havaitut puutteet ja erityisesti jarruissa havaitut puutteet voivat aiheuttaa sellaisen turvallisuusriskin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa. Jos liikennettä valvovan viranomaisen aikaisemmin antamaa korjauskehotusta ei ole noudatettu, ajoneuvo voidaan myös määrätä valvontakatsastukseen. Vuonna 2009 valvontakatsastuksia suoritettiin 480. Useissa tapauksissa ajoneuvon määrittäminen valvontakatsastukseen tapahtuu ajoneuvon teknisessä tienvarsitarkastuksessa, josta säädetään ajoneuvolain 9 luvussa. Nämä tarkastukset suorittaa poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää tarkastuksen suorittajan avuksi katsastajia sopimalla katsastustoimipaikkojen kanssa heidän osallistumisestaan tarkastuksiin.

Ajoneuvolain 60 §:n mukaan moottorikäyttöiselle ajoneuvolla ja siihen kytkettävälle perävaunulle on suoritettava *rekisteröintikatsastus* ennen ajoneuvon ensirekisteröintiä Suomeen. Ennakkoi ilmoitettua ja valmiina ajoneuvona tyyppihyväksyttyä tai Suomessa yksittäishyväksyttyä ajoneuvoa ei kuitenkaan tarvitse rekisteröintikatsastaa. Pääasiassa rekisteröintikatsastus koskee käytettynä Suomeen tuotavia ensirekisteröitäviä ajoneuvoja, Suomessa aikaisemmin rekisteröityjä, mutta ennen 2 päivää marraskuuta 2007 rekisteristä poistettuja sekä liikenne- tai autovakuutusasioita hoitavan yhteisön ilmoituksesta liikennekäytöstä vaurioituneina poistettuja ajoneuvoja.

Rekisteröintikatsastuksessa tarkistetaan ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarvittavat tiedot. Lisäksi tarkastetaan, onko ajoneuvo rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen. Eräissä tapauksissa rekisteröintikatsastuksessa tarkastetaan määräaikaikatsastusta vastaavalla tavalla ajoneuvon kunto.

Rekisteröintikatsastukseen sovelletaan pitkälti samoja säännöksiä kuin määräaikaikatsastukseen, mutta hyväksyntäasetuksessa on kuitenkin yksityiskohtaisia säännöksiä rekisteröintikatsastuksen suorittamisesta.

Vuonna 2009 rekisteröintikatsastuksia suoritettiin 92 300 hylkäysprosentin ollessa 19,4.

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen kytkettävä perävaunu on esitettävä *muutostarkastukseen*, jos ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta muutetaan olennaisesti tai siihen lisätään tai poistetaan osia tai varusteita, jotka muuttavat merkittävästi ajoneuvon ominaisuuksia tai käyttötarkoitusta, taikka jos ajoneuvon kohdistuvan veron tai maksun edellytykset muuttuvat taikka ajoneuvon luokittelutieto ei enää pidä paikkaansa.

Muutostarkastukseen sovelletaan pitkälti samoja säännöksiä kuin määräaikaikatsastukseen, mutta hyväksyntäasetuksessa on kuitenkin yksityiskohtaisia säännöksiä myös muutostarkastuksesta.

Vuonna 2009 muutostarkastuksia suoritettiin 38 000. Muutostarkastusten hylkäysprosentti oli 1,2.

Auto ja siihen kytkettävä perävaunu on esitettävä *kytkentäkatsastukseen* ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kysessä on erikoiskuljetukseen hyväksytty ajoneuvoyhdistelmä tai jos ajoneuvon mekaaniset kytkentälaitteet, sähköjohtojen kytkentä ja paineilmajarruilla varustetuissa ajoneuvoissa paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus ja sijoitus poikkeavat yleisesti ajoneuvoissa käytetyistä kytkentälaitteista.

Kytkentäkatsastukseen sovelletaan pitkälti samoja säännöksiä kuin määräaikaikatsastukseen, mutta hyväksyntäasetuksessa on kuitenkin yksityiskohtaisia säännöksiä myös kytkentäkatsastuksesta.

Vuonna 2009 suoritettiin 962 kytkentäkatsastusta. Ajoneuvoja ei hylätty kytkentäkatsastuksessa.

Katsastustoiminnan järjestäminen

Ajoneuvojen katsastustehtävien toimiluvista annetun lain (1371/1993), jäljempänä *vuoden 1993 toimilupalaki*, nojalla ajoneuvojen katsastustoiminta avattiin rajoitetusti kilpailulle vuoden 1994 alusta. Yksityiset katsastustoimipaikat saivat aloittaa katsastustoiminnan saatuaan toimintaan luvan liikenneministeriöltä. Liikelaitoksena toimineen Autorekisterikeskuksen toimipaikat eivät tuolloin tarvinneet toimilupaa ja niihin sovellettiin vain rajoitetusti vuoden 1993 toimilupalakia.

Kilpailun avautuessa varsinaisia katsastustoimipaikkoja oli 77. Lisäksi oli 46 niin sanottua matkapaikkakuntaa, joissa pääsääntöisesti käytiin useamman kerran vuodessa suorittamassa katsastuksia. Osassa näistä matkapaikkakunnista katsastettiin vain kevyitä ajoneuvoja.

Vuoden 1994 ajan Autorekisterikeskuksen katsastustoiminnalle annettiin sopeutumisaikaa kilpailutilanteeseen siten, että toimilupa oli mahdollista myöntää vain sellaiseen paikkaan, josta oli vähintään 30 kilometriä lähimpään Autorekisterikeskuksen vakinaiseen katsastustoimipaikkaan.

Säädetyt luotettavuus-, asiantuntevuus-, vakavaraisuus- ja riippumattomuusvaatimukset täyttävälle oli vuoden 1993 toimilupalain mukaan myönnettävä lupa katsastustoiminnan harjoittamiseen. Ajoneuvojen katsastustehtävien toimilupa myönnettiin joko henkilö-, linja-, paketti- ja kuorma-autojen sekä niiden perävaunujen vuosikatsastuksiin, pakokaasutarkastuksiin ja muihin ajoneuvon kuntoa koskeviin tarkastuksiin tai kaikkiin katsastuksiin mainittuine tarkastuksineen.

Toimiluvan haltijan oli suoritettava toimiluvassa tarkoitettujen ajoneuvojen katsastukset tasapuolisesti riippumatta ajoneuvon merkistä, mallista, käyttöönottoajankohdasta ja muista vastaavista seikoista. Katsastuksesta perittävät maksut eivät myöskään saaneet olla riippuvaisia näistä seikoista.

Samanaikaisesti katsastustoiminnan kilpailun avaamisen kanssa erotettiin Autorekisterikeskuksen viranomaistehtäviä hoitamaan perustettu ajoneuvohallinnon yksikkö Autorekisterikeskuksesta erilliseksi liikenneministeriön alaisuudessa toimivaksi virastoksi, ajoneuvohallinnoksi. Ajoneuvohallinnon tehtäväksi tuli muun ohessa katsastustoiminnan valvonta.

Katsastustoimintaan kuuluvissa hyväksymis-, hylkäämis- ja kieltopäätöksissä on katsottu olevan kyse julkisen vallan käytöstä, minkä vuoksi toimiluvan haltijan katsastusasiassa tekemään päätökseen oli mahdollista hakea muutosta hallinto-oikeudellisin muutoksenhakekeinoin tekemällä oikeisuvaatimus ajoneuvohallinnolle. Lisäksi katsastuksia suorittavaan henkilöön sovellettiin hallintomenettelylain (598/1982) esteellisyysäännöksiä.

Vuoden 1996 alusta tuli voimaan ajoneuvojen katsastus- ja rekisteröintitehtävien toimiluvista annettu laki (1593/1995), jäljempänä *vuoden 1995 toimilupalaki*. Tuolloin liikelaitoksena toimineen Autorekisterikeskuksen katsastustoiminta yhtiöitettiin Suomen Autokatsastus Oy-nimiseksi valtion omistamaksi yhtiöksi ja ajoneuvohallinnon tehtävät siirrettiin uudelle virastolle Ajoneuvohallintokeskukselle. Myöhemmin vuonna 2003 valtio luopui kokonaan Suomen Autokatsastus Oy:n omistuksesta.

Vuoden 1995 toimilupalaki oli pitkälti samansisältöinen vuoden 1993 toimilupalain kanssa. Merkittävin ero oli siinä, että uudella lailla järjestettiin myös ajoneuvojen rekisteröinnit hoidettaviksi katsastus- ja rekisteröintitehtävien toimiluvan nojalla. Toimilupia voitiin edelleen myöntää kahdenlaisia, mutta lupien kattavuus määriteltiin laissa uudella tavalla. Lupa voitiin myöntää joko kaikkia ajoneuvoja koskeviin vuosikatsastuksiin tai kaikkia ajoneuvoja koskeviin rekisteröinteihin ja kaikkiin katsastuslajeihin.

Vuoden 1995 toimilupalaissa säädettiin katsastustoiminnasta vastaavan henkilön pätevyysvaatimuksista. Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tuli olla vähintään teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon suorittanut. Häneltä edellytettiin perehtyneisyyttä ajoneuvoja sekä niiden katsastuksia ja rekisteröintejä koskeviin säännöksiin. Hänellä oli lisäksi oltava riittävä käytännön kokemus katsastus- tai muista teknisistä tarkastustehtävistä. Katsastuksia suorittavien henkilöiden pätevyysvaatimukset vastasivat pitkälti katsastustoiminnasta vastaavalle henkilölle säädettyjä vaatimuksia.

Vähäisiä katsastuksen osia voitiin vuoden 1995 toimilupalain valtuussäännösten nojalla suorittaa autokorjaamoissa ja muissa tarkastuspaikoissa.

Nykyisin ajoneuvojen katsastusten suorittaminen on järjestetty hoidettavaksi ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (1099/1998), jäljempänä *nykyisin voimassa oleva katsastuslupalaki*, nojalla. Laki tuli voimaan vuoden 1999 alusta. Laki rakentuu pitkälti vuoden 1995 toimilupalain pohjalle. Lain antamisen yhteydessä annettiin myös nykyisin voimassa oleva laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (1100/1998). Siten

säädöksissä katsastustehtävät erotettiin rekisteröintitehtävistä, mikä oli vuonna 1998 toteutetun uudistuksen keskeisin asia. Vaikka katsastustoiminta säädöksissä erotettiin rekisteröintitehtävistä, katsastustoimipaikat ovat edelleen keskeisiä rekisteröintitehtävien suorittajia, sillä katsastustoimipaikkojen osuus rekisteröintitehtävistä on 61,3 prosenttia.

Nykyisin voimassa oleva katsastuslupalaki eroaa vuoden 1995 toimilupalaista edellä kuvatun rekisteröintitehtävien erottamisen lisäksi siinä, että toimiluvan myöntäminen siirrettiin liikenne- ja viestintäministeriöltä Ajoneuvohallintokeskukselle eli nykyiselle Liikenteen turvallisuusvirastolle, toimiluvan myöntämisen edellytyksenä olevia luotettavuusvaatimuksia tiukennettiin, luvanhaltijoille annettiin oikeus perustaa sivutoimipisteitä, katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä ja katsastusten suorittajalta edellytetään lisäkoulutuksena katsastajan tutkintoa, tehtävien laajuutta vastaava erikoiskoulutusta ja täydennyskoulutusta. Lakiin otettiin myös perussäännökset lisäkoulutuksen antajasta. Lisäksi katsastustoiminnan valvontaa koskevia säännöksiä täydennettiin.

Nykyisin voimassa olevan katsastuslupalain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää katsastusluvut enintään viideksi vuodeksi. Lupa myönnetään toimipaikkakohtaisena, joten yksittäisellä oikeushenkilöllä on useita lupia. Katsastustehtävien vähäisiä osia, kuten pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, vetokytkimien ja nopeudenrajoittimien tarkastuksia voidaan valtioneuvoston asetuksella antaa myös muiden kuin katsastusluvan haltijoiden suoritettaviksi. Katsastusasetuksen 17 §:n mukaan näitä tehtäviä saa suorittaa autokorjaamo tai muu tarkastuspaikka, jonka on ilmoitauduttava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Virasto valvoo näiden tarkastuspaikkojen katsastustehtävien suorittamista. Tarkastuspaikalla on oltava käytettävissään riittävä tarkastuslaitteisto sekä pätevä ja asiantunteva henkilöstö. Jos tarkastuspaikan tarkastuksia ei suoriteta asianmukaisesti tai jos tarkastuslaitteiston huolto tai mittatarkkuuden tarkastus on laiminlyöty, Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää, että tarkastuspaikan tarkastuksia ei hyväksytä.

Toimiluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakija on luotettava, asiantunteva, vakavarainen ja riippumaton. Toimilu-

paa ei voida myöntää virastolle, laitokselle eikä oppilaitokselle, joka on valtion, kunnan tai kuntayhtymän ylläpitämä.

Nykyisin voimassa olevan katsastuslupalain 4 §:ssä on yksityiskohtaiset säännökset hakijan luotettavuuden arvioinnista. Lähtökohtana on ollut, että kaikkien yrityksessä katsastuksen lopputulokseen vaikuttavien henkilöiden on oltava nuhteettomia. Tällaisia henkilöitä ovat katsastustoiminnasta vastaava henkilö, katsastuksen suorittaja, yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen ja toimitusjohtaja tai muussa määräävässä asemassa oleva. Laissa luetellaan rangaistuksia, joihin kyseisiä henkilöitä ei ainakaan saa olla tuomittu.

Katsastusluvan hakija katsotaan nykyisin asiantuntevaksi, jos katsastustoimipaikkaa varten on ilmoitettu pätevä katsastustoiminnasta vastaava henkilö. Hänellä ja katsastuksen suorittajalla tulee olla peruskoulutuksena vähintään teknillisen oppilaitoksen autotekniikan tai vastaava soveltuva teknikkotason tutkinto. Nykyisin ei enää valmistu tekniikkoja, joten käytännössä peruskoulutusvaatimuksena on tosiasiassa insinööritason tutkinto. Lisäkoulutuksena katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytetään toimiluvan laajuutta vastaavaa katsastajan tutkintoa, erikoiskoulutusta ja täydennyskoulutusta sekä katsastuksen suorittajalta katsastustehtäviä vastaavaa katsastajan tutkintoa, erikoiskoulutusta ja täydennyskoulutusta. Katsastajan tutkinto jakaantuu kevyen kaluston katsastajan tutkintoon ja raskaan kaluston katsastajan tutkintoon. Ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä (201/1999) säädetään lakia yksityiskohtaisemmin katsastajan tutkinnon ja muun lisäkoulutuksen sisällöstä.

Jo vuoden 1993 toimilupalakia säädettäessä lähdettiin siitä, että toimiluvan hakijan on oltava riippumaton. Lakia koskevassa hallituksen esityksen (HE 180/1993 vp) yksityiskohteisissa perusteluissa todetaan, että ajoneuvojen katsastus on toimintaa, jossa toiminnan harjoittajan täydellisen riippumattomuuden vaatimus on erityisen tärkeää. Myös voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetään toimiluvan hakijan riippumattomuutta. Lain 6 §:ssä säädetään hakijan riippumattomuuden arvioinnista. Toimiluvan hakijaa voidaan pi-

tää riippumattomana, jos hakija tai hänen palveluksessaan oleva ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa laissa mainittua ajoneuvoihin liittyvää toimintaa harjoittavaan. Tällaisia toimintoja ovat ajoneuvojen sekä niiden osien ja varusteiden valmistus, maahantuonti, kauppa, suunnittelu, markkinointi, korjaus ja huolto, vakuutustoimintaan liittyvä ajoneuvon vahinkotarkastustoiminta sekä luvanvarainen liikenne. Merkittävää on, että lain 6 §:n 3 momentin mukaan toimiluvanvaraiseen toimintaan saa kuitenkin vuokrata tiloja ja laitteita ajoneuvoihin liittyvää muuta toimintaa harjoittavalta. Siten katsastustoimipaikka saa vuokrata toimintaansa varten toimitilat ja laitteet esimerkiksi autokorjaamolta, jossa ajoneuvo katsastetaan.

Nykyisin katsastuslupia on kahdenlaisia. Rajatun toimiluvan nojalla suoritetaan vain määräaika- ja valvontakatsastuksia. Muun toimiluvan nojalla on suoritettava kaikkia katsastuksia. Vain joitakin kymmeniä katsastuslupia on rajattu määräaika- ja valvontakatsastuksiin. Vuoden 2009 lopussa toiminnassa oli 298 katsastustoimipaikkaa, joista 16 oli sivutoimipisteitä. Vuoden 2010 toukuun lopussa toiminnassa oli 328 katsastustoimipaikkaa sivutoimipisteet mukaan lukien.

Voimassa olevassa katsastuslupalaissa on säännökset toimiluvan hakemisesta ja myöntämisestä. Katsastuslupa on myönnettävä hakijalle, joka täyttää säädetyt vaatimukset. Katsastustoiminta voidaan kuitenkin käynnistää vasta sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on tarkastanut katsastustoimipaikan toimitilat, katsastuslaitteet ja yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin sekä todennut luvanhaltijan henkilöstön pätevyyden ja muiden toimintaan liittyvien olosuhteiden vastaavan luvamukaisen toiminnan vaatimuksia. Luvanhaltijalle on siten käytännössä myönnetty erillinen lupa toiminnan aloittamiseen.

Katsastusluvan hakijan varsinaisen riippumattomuusvaatimuksen lisäksi luvanhaltijan edellytetään harjoittavan katsastustoimintaansa tasapuolisesti. Toimiluvan haltijan on järjestettävä toimintansa siten, etteivät mitkään muut seikat kuin ajoneuvon kuntoon ja muuhun määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa katsastuksen lopputulokseen. Luvanhaltija on myös velvollinen

suorittamaan kaikki luvamukaiset katsastukset. Ajoneuvon katsastus on suoritettava ajoneuvon mallista, merkistä, käyttöönottoajankohdasta tai muista vastaavista seikoista riippumatta.

Katsastuksessa on kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitetusta julkisesta hallintotehtävästä, joka sisältää myös julkisen vallan käyttöä. Katsastaja hyväksyy tai hylkää ajoneuvon katsastuksessa. Hän saa myös keskeyttää katsastuksen säännöksissä tarkoitetuissa tapauksissa. Katsastaja saa myös määrätä ajoneuvon ajokieltoon. Koska kyse on julkisesta hallintotehtävästä, siinä on sovellettava hyvää hallintoa koskevia säännöksiä. Voimassa olevan lain 14 §:ssä säädetään nimenomaisesti, että katsastusluvan haltijoiden on katsastustehtävissä sovellettava hallintolakia (434/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lakia (621/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo katsastustoimintaa. Virasto valvoo katsastustoimintaa suorittamalla käyntejä katsastustoimipaikoille, tarkastamalle ajoneuvoliikennerekisteriin talletettuja tietoja, asiakirjoja ja katsastustoimipaikkojen vikatilastoja sekä osallistumalla ajoneuvojen teknisiin tienvarstatarkastuksiin. Valvontaan vaikuttavat myös kansalaisten ja muiden viranomaisten yhteydenotot. Vuosittain virasto suorittaa katsastustoimipaikoille 150 tarkastuskäyntiä. Tarkastukset jakaantuvat tarpeen mukaan aloitus- ja ennakkotarkastuksiin sekä valvontatarkastuksiin. Niissä pyritään selvittämään, vastaavatko toimipaikan toimintatavat ja katsastustoiminnan laatu katsastusta koskevissa säännöksissä ja ohjeissa asetettuja vaatimuksia. Tavoitteena on, että valvontatarkastusten välinen aika ei muodostu kahta vuotta pidemmäksi.

Voimassa olevassa katsastuslupalaissa annetaan katsastusluvan haltijoille oikeus perustaa varsinaiselta katsastustoimipaikalta hoidettavia sivutoimipisteitä. Tällaisessa sivutoimipisteessä katsastetaan vain kevyitä, enintään 3,5 tonnia painavia ajoneuvoja. Edellytyksenä sivutoimipisteen perustamiselle on, että seudun katsastuspalvelujen tarjonta jää muuten puutteelliseksi.

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa katsastustoimipaikalle huomautuksen tai varoituksen taikka peruuttaa katsastusluvan mää-

rääjäksi tai kokonaan, jos katsastustoimipaikalla havaitaan laissa tarkoitettuja puutteita tai laiminlyöntejä taikka luvanhaltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto on vuoden 2009 aikana antanut katsastustoimipaikoille 29 huomautusta ja yhdeksän kirjallista varoitusta. Samana vuonna katsastuslupa peruutettiin määräajaksi yhdeltä toimipaikalta. Yhtään lupaa ei peruutettu kokonaan.

Voimassa olevassa katsastuslupalaissa on keskeiset säännökset katsastustoiminnassa edellytettävän lisäkoulutuksen antajasta. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää oikeuden lisäkoulutuksen antajalle. Koulutusoikeus myönnetään määräajaksi yhteisölle, jolla on riittävät edellytykset koulutuksen antamiseen ja koulutustoiminnasta vastaava henkilö. Myös koulutusoikeus voidaan peruuttaa määräajaksi tai kokonaan, jos koulutusoikeuden haltijalla ei enää ole edellytyksiä koulutuksen antamiseen tai koulutusta ei hoideta asianmukaisesti.

Katsastajilta edellytettävää lisäkoulutusta antaa pääasiassa katsastusala itse. Jonkin verran koulutusta ovat kuitenkin antaneet myös muut tahot kuten Ammattienedistämislaitos AEL. Koulutusoikeuksia on myönnetty viidelle yhteisölle. Koulutusoikeuksia ei ole peruutettu.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä

Huhtikuun lopussa vuonna 2009 tulivat voimaan ajoneuvojen yksittäishyväksyntää koskevat säännökset, jotka ovat ajoneuvolain 5 c luvussa ja hyväksyntäasetuksen 2 b luvussa. Ajoneuvon yksittäishyväksyntä voidaan myöntää tieliikennekäyttöön myytävälle tai ensirekisteröitävälle uusille autoille (M- ja N-luokat) ja perävaunuille (O-luokka). Eräin poikkeuksin yksittäishyväksynnän edellytyksenä on, että ajoneuvoa ei ole tyyppihyväksytty. Ajoneuvon tyyppihyväksynnästä poiketen yksittäishyväksynnässä jokainen ajoneuvo on hyväksyttävä erikseen.

Lähtökohtaisesti yksittäishyväksyttävän ajoneuvon on vastattava ympäristö- ja liikenneturvallisuusomaisuuksiltaan Euroopan unionin tyyppihyväksyntää koskevia vaatimuksia.

Yksittäishyväksyntää hakee ajoneuvon omistaja tai valmistaja taikka heidän puoles-

taan toimiva Euroopan talousalueella vakituisesti asuva henkilö. Yksittäishyväksynnässä tarkastetaan ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot. Lisäksi tarkastetaan, onko ajoneuvo rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen.

Yksittäishyväksynnästä annettava todistus on pääsääntöisesti voimassa 3 kuukautta.

Yksittäishyväksyntää koskevien säännösten voimaantulon jälkeen Suomessa on yksittäishyväksytty 13 282 ajoneuvoa vuoden 2010 huhtikuun loppuun mennessä. Vuositasolla yksittäishyväksyntöjä arvioidaan suoritettavan 11 000—14 000.

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Yksittäishyväksynnän myöntäjästä säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (227/2009), jäljempänä *nykyinen yksittäishyväksyntälaki*. Koska laki tulee voimaan vasta 1 päivästä tammikuuta 2011, on annettu laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä (228/2009), jäljempänä yksittäishyväksynnän väliaikaislaki. Väliaikaislaki tarvitaan sen vuoksi, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on aikaa tehdä yksittäishyväksyntätehtävien järjestämisessä tarvittavat sopimukset palvelun tuottajien kanssa.

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisessä on kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä, joten yksittäishyväksyntätehtävien antamisesta yksityisten hoitettaviksi säädetään lailla.

Nykyisen yksittäishyväksyntälain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä Suomessa, mutta se ei itse myönnä yksittäishyväksyntöjä. Virasto hankkii yksittäishyväksyntöjen myöntämiseen tarvittavat palvelut niiden tuottajilta tekemällä palvelun tuottajien kanssa sopimuksia kyseisten tehtävien hoitamisesta.

Nykyisen yksittäishyväksyntälain mukaan yksittäishyväksynnän myöntäjän on oltava luotettava, riippumaton ja vakavavarainen. Näitä koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset vastaavat lähes täysin katsastusluvanhakijalle asetettuja vaatimuksia. Yksittäishyväksyntöjä myöntävän henkilön ammattitaitovaatimusten osalta viitataan rekisteröintikatsastuksia

suorittavalta henkilöltä edellytettäviin ammattitaitovaatimuksiin. Yksittäishyväksynnän myöntäjälle säädettyjen edellytysten täyttymistä arvioitaessa on otettava huomioon Mittatekniikan keskuksen tai vastaavan muun laitoksen antama todistus.

Liikenteen turvallisuusviraston on valvottava yksittäishyväksyntöjen myöntämistä Suomessa. Virasto voi käyttää valvonnassa apunaan Mittatekniikan keskusta tai muuta vastaavaa laitosta. Valvonnan suorittamiseksi virasto voi tarkastaa yksittäishyväksynnän myöntäjän toimitilat ja saada myöntäjältä erillaisia tietoja.

Yksittäishyväksynnästä peritään maksu Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka puolestaan maksaa palvelukorvauksen yksittäishyväksynnän myöntäjälle.

Yksittäishyväksyntää koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi purkaa yksittäishyväksyntöjen myöntäjän kanssa solmimansa sopimuksen. Purkamisen edellytyksistä säädetään nykyisen yksittäishyväksyntälain 12 §:ssä.

Koska nykyinen yksittäishyväksyntälaki tullee voimaan vuoden 2011 alusta, annettiin samanaikaisesti yksittäishyväksynnän väliaikaislaki, joka tuli voimaan huhtikuun 29 päivänä 2009. Laki on voimassa vuoden 2010 loppuun.

Yksittäishyväksynnän väliaikaislain 4 §:n mukaan voimassa olevan katsastuslupalain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat suorittavat yksittäishyväksyntät. Myös yksittäishyväksyntöjä myöntävällä henkilöllä on oltava rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetulta henkilöltä edellytettävä ammattitaito ja muu asiantuntemus.

Myös yksittäishyväksynnän väliaikaislain voimassaoloaikana yksittäishyväksyntää koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Lokakuun alussa hallitus antoi eduskunnalle esityksen, jonka mukaan nykyisen yksittäishyväksyntälain voimantuloa siirrettäisiin kahdella vuodella eteenpäin ja vastaavasti yksittäishyväksynnän väliaikaislain voimassaoloa jatkettaisiin kahdella vuodella vuoden 2012 loppuun asti.

Katsastustoiminnan maksu

Voimassa olevan katsastuslupalain 24 a §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto perii katsastuslupan haltijoilta katsastustoiminnan kiinteän maksun jokaisesta suoritetusta ajoneuvon katsastuksesta. Maksun on vastattava yhteensä niitä kokonaiskustannuksia, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvat katsastustoiminnan kehittämisestä, tukitoiminnoista ja valvonnasta, ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämisestä katsastuslupan haltijoiden katsastustehtäviä varten, teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvistä tehtävistä sekä Liikenteen turvallisuusviraston korvattavaksi säädettyistä valvontakatsastuksista.

Katsastustoiminnan maksun suuruudesta säädetään Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1696/2009). Vuonna 2010 katsastustoiminnan maksu on 2,10 euroa jokaiselta edellisen kuukauden aikana suoritetulta katsastukselta. Vuonna 2009 Ajoneuvohallintokeskukselle kertyi katsastustoiminnan maksua noin 4,74 miljoonaa euroa. Tuolloin katsastustoiminnan maksu oli 1,50 euroa. Maksu oli alijäämäinen.

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomainen ja EU:n lainsäädäntö

Kansainvälisesti vertailtuna Suomi on ollut edelläkävijä katsastusten suorittamisessa ja katsastusmarkkinoiden yksityistämisessä. Suomi oli ensimmäisiä maita maailmassa, joissa ajoneuvojen katsastukset otettiin käyttöön.

Euroopan talousalueeseen kuuluvissa valtioissa katsastus on pitkälti samanlainen, mikä johtuu unionin lainsäädännöstä.

Kansainvälinen kehitys

Ruotsissa markkinarakenne on vastannut 30 päivään kesäkuuta 2010 asti tilannetta, joka Suomessa oli ennen vuotta 1994 tapahtunutta yksityistämistä. Ruotsin paikallisella katsastusviranomaisella, Bilprovningenilla on ollut katsastustoiminnassa monopoli 30 päivään kesäkuuta 2010 asti. Katsastustoiminnan ollessa Bilprovningenin monopolina

katsastuspalvelujen saatavuus on Ruotsissa ollut heikompaa kuin Suomessa. Autoja oli yhtä katsastustoimipaikkaa kohti 24 000. Suomessa katsastustoimipaikkaa kohden on 9 700 autoa. Henkilöauton määräaikaikatsastuksen hinta oli 300 Ruotsin kruunua ennen Bilprovningenin monopolin päättymistä.

Markkinoiden vapauttamiseksi Ruotsissa annettiin 1 päivänä lokakuuta 2009 katsastustoimintaa koskeva lainmuutosesitys (RP 2009/10:32). Esityksen pohjalta hyväksytyt uudet säännökset tulivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010.

Katsastustoimintaa koskevan lainmuutoksen myötä katsastustoiminta avataan Ruotsissa kilpailulle 1 päivästä heinäkuuta 2010. Lainmuutoksen myötä katsastustoimintaa harjoitetaan ilman varsinaista toimilupaa, mutta toiminnan harjoittajalta edellytetään akkreditoinnin hankkimista katsastustoimintaa varten sekä tietojärjestelmän käytöstä sopimista viranomaisen kanssa. Katsastukseen oikeuttavan akkreditoinnin voi hakea joko erikseen kevyen kaluston katsastukseen, raskaan kaluston katsastukseen, moottorityökojen katsastukseen tai näistä haluamilleen yhdistelmille. Katsastustoimintaa harjoittavan tulee tarjota kaikkia katsastuksia (määräaika-, rekisteröinti- ja muutoksikatsastuksia) ajoneuvoryhmälle, jonka katsastukseen se on saanut akkreditoinnin.

Katsastustoimintaa harjoittavalta vaaditaan riippumattomuutta akkreditointinsa luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen osien tai tarvikkeiden kaupasta, maahantuonnista, valmistuksesta ja markkinoinnista. Katsastustoimijan pitää myös olla riippumaton akkreditointinsa luokkaan kuuluvien ajoneuvojen korjaus- ja huoltotoiminnasta sekä luvanvaraisen liikenteen harjoittamisesta ja ajoneuvojen luvanvaraisesta vuokraustoiminnasta.

Katsastustoimipaikoilta ei Ruotsissa edellytetä koeajorataa.

A-Katsastus -konserniin kuuluva Carspect on kesällä 2010 käynnistänyt katsastustoiminnan Ruotsissa. Carspect ilmoitti syyskuussa 2010 internet-sivuillaan, että henkilöauton määräaikaikatsastuksen (kontrollbesiktning) hinta on 300 kruunua, jos katsastukselle on varattu aika. Ilman ajanvarausta hinta oli 350 kruunua.

Norjassa pakollinen määräaikaikatsastus otettiin käyttöön vuonna 1989. Katsastusmarkkinat vapautettiin kilpailulle 1990-luvun alussa. Tuolloin poistettiin riippumattomuusvaatimukset, minkä seurauksena korjaamot saivat luvan tehdä katsastuksia. Saatavuuden varmistamiseksi autokorjaamot voivat hajasutusalueilla suorittaa ajoneuvojen katsastuksia ja korjauksia. Katsastuksen tarjonta kasvoi riippumattomuusvaatimuksen poistuttua merkittävästi. Korjaamot ovat nykyisin suurin toimija alalla. Niiden suorittamien katsastusten määrä on noussut 80 prosentista 90 prosenttiin aikavälillä 1999–2006. Valtion tielaitos (Statens Vegvesen) lopetti oman määräaikaikatsastustoimintansa 1 päivästä heinäkuuta 2009.

Norjassa on vapaa hinnoittelu, vapaa sijoitautumisoikeus, useita toimijoita ja korkea saatavuustaso. Katsastuksen hinnat vaihtelevat voimakkaasti. Osasyynä korkeille hinnoille lienee se, että katsastus kestää noin 45–60 minuuttia (Ruotsissa ja Tanskassa noin 20–30 minuuttia ja Suomessa noin 20 minuuttia päästömittauksineen). Autokorjaamoilla on halvimmat hinnat silloin, kun katsastus suoritetaan huollon yhteydessä.

Tanskassa katsastustoiminta vapautettiin kilpailulle vuoden 2005 alussa. Vapauttaminen koski kaikkia ajoneuvo- ja katsastuslajeja. Katsastustoiminnalta edellytetään kuitenkin riippumattomuutta. Yritys, joka harjoittaa ajoneuvojen korjaustoimintaa, ei voi katsastaa ajoneuvoja. Ennen vapauttamista autokatsastusta harjoitti vain Statens Bilinspektion. Vapauttamisen jälkeen katsastusyriyten määrä kasvoi nopeasti noin 100 yritykseen ja 300 katsastustoimipaikkaan kesään 2006 mennessä. Tanskassa ei vaadita akkreditointia. Liikennehallitus (Færdsstyrelsen) myöntää katsastuslupia.

Kilpailulle vapauttamisen tavoitteena oli parempi asiakaspalvelu ja saatavuus. Samalla myös markkinoille tuloa helpotettiin merkitävästi. Katsastajan tutkintoon riittää kolmen viikon koulutus mekaniikoille, ajoratavaatimus poistettiin, kevyiden ajoneuvojen ja raskaiden ajoneuvojen katsastus eriytettiin ja katsastajille tarjottiin mahdollisuutta työskennellä korjaamoiden toimitiloissa. Muista Pohjoismaiden markkinoista poiketen hintakatto jätettiin voimaan kahdeksi vuodeksi, jotta toiminta pysyisi tehokkaana.

Nopea kasvu sai aikaan merkittävän muutoksen markkinaosuuksissa. Entisen monopolin, Applusin, markkinaosuus väheni kolmessa vuodessa 30 prosenttiin. Markkinoilla uskotaan nykyisin olevan merkittävää ylikapasiteettia, mikä johtaa asemien määrän huomattavaan vähenemiseen ja/tai lievään hintojen nousuun.

Tanskan valtion tilintarkastuslaitos (Rigsrevisionen) käynnisti vuonna 2008 tutkimuksen katsastusalan vuonna 2005 tapahtuneesta vapauttamisesta. Tutkimus koskee ajanjaksoa 2005—2008. Katsastuksen vapauttamisen tarkoituksena oli korkea laatu, muuttumattomat tai aiempaa pienemmät hinnat sekä lisääntynyt saatavuus. Valtion tilintarkastuslaitoksen raportin mukaan saatavuuteen kohdistuvat odotukset täyttyivät, koska katsastusasemien määrä lisääntyi ja aukioloajat ovat entistä joustavampia. Hintoihin uudistus vaikutti tutkimuksen mukaan vain osittain ja korkeaan laatuun liittyvien odotusten täyttymistä kuljetusministeriö ei osoittanut.

Katsastusasemien määrän nopean kasvun vuoksi paikallinen valvontaviranomainen (Færdselstyrelsen) on joutunut lisäämään omaa henkilöstöään neljästä tarkastajasta (vuonna 2004) 25 tarkastajaan (vuonna 2007). Tanskassa yhdellä katsastuksen valvontaa harjoittavalla henkilöllä on valvottavanaan 13 katsastustoimipaikkaa. Valvontakäynnit ovat lisääntyneet 300 käynnistä 2 500 käyntiin vuodessa aikavälillä 2005—2008. Valtion tilintarkastuslaitos suositteli raportissaan kohdistamaan valvontakäynnit enenevässä määrin niin sanottuihin riskialttiisiin yrityksiin. Samoin raportissa suositeltiin juuri katsastettujen ajoneuvojen kontrollitarkastusten lisäämistä.

Iso-Britanniassa ajoneuvojen katsastus otettiin käyttöön vuonna 1960. Siellä on vapautettu kevyen kaluston määräaikaiskatsastukset suoritettaviksi huoltokorjaamoissa. Valvontaviranomainen on valtiollinen VOSA (Vehicle and Operator Services Agency). VOSA hoitaa kuitenkin edelleen itse raskaan kaluston määräaikaiskatsastukset sekä rekisteröintikatsastukset valtion omilla katsastustoimipaikoilla. Katsastuslupan saannin edellytyksenä on hyvä maine ja moitteeton taloudellinen tilanne. Lisäksi toimitilojen varusteiden ja henkilöstön tulee vastata VOSA:n asettamia vaatimuksia.

Katsastuslupan haltijoiden ei tarvitse olla riippumattomia, vaan autokorjaamot voivat suorittaa katsastuksia. Katsastuksen hinta on säännelty lainsäädännöllä.

Espanjassa katsastustoiminta perustuu alueelliseen toimilupajärjestelmään. Hintatason ja lupaehdot määrittelee paikallisviranomainen. Keskusviranomainen säätelee katsastuksen sisällön.

Vuonna 2003 päätettiin siirtyä toimilupajärjestelmästä niin sanottuun laillistettujen asemien vapaa sijoittautumisoikeus järjestelmään. Toimilupajärjestelmä voidaan kuitenkin säilyttää alueellisesti jo tehtyjen sopimusten voimassaolon ajan. Vuoteen 2008 mennessä vain Kastiliassa oli toteutettu vapaa sijoittautumisoikeus. Muilla alueilla siirtyminen on tarkoitus toteuttaa vuoteen 2012 mennessä.

Laillistettujen asemien myötä vaatimuksiin tulee sisällyttämään myös vaatimus toimipaikan sijainnista. Uusi järjestelmä mahdollistaa myös sen, että jatkossa voidaan vaatia katsastamaan sekä kevyitä että raskaita ajoneuvoja.

Katsastuksen hinta on kiinteä, eikä se ole muuttunut viime vuosien aikana. Katsastukset tehdään harvalukuisissa, suurissa toimipaikoissa. Hylkäämisprosentti on noin 20. Alan kannattavuus on erittäin hyvä.

Saksassa jokaisessa osavaltiossa myönnetään yksi lupa (lisenssi), ja kyseisen luvan saaneen on myönnettävä alalisenssejä kilpailijoilleen.

Katsastajilta edellytetään insinööritason koulutusta ja lisäksi heillä tulee olla 6—8 kuukauden koulutus.

Katsastuspalvelujen saatavuus on erittäin hyvä silloin, kun luvanhaltijalle asetetaan vaatimus alueellisesta kattavuudesta. Saksassa sallitaan kuitenkin myös niin sanotut matkustavat tarkastajat, joiden toiminnan ei tarvitse olla sidoksissa tiettyyn paikkakuntaan. Korjaamokatsastukset ovat siis sallittuja osittain siten, että itsenäiset tarkastajat voivat kiertää korjaamoilla ja varikoilla.

Iso-Britannian ja Norjan lisäksi korjaamot voivat suorittaa katsastuksia myös Hollannissa. Hollannissa on vapaa hintakilpailu, vapaa alalle tulo ja matalat koulutustasovaatimukset.

EU-lainsäädäntö

Katsastuksesta on voimassa moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annettu parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/40/EY, *jäljempänä katsastusdirektiivi*. Sen mukaan jäsenvaltioissa on suoritettava kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyille moottorikäyttöisille ajoneuvoille sekä niiden perävaunuille ja puoliperävaunuille direktiivin mukaiset määräaikaikatsastukset. Direktiivin liitteissä luetellaan katsastettavien ajoneuvojen luokat, katsastusten toistumistiheys ja ajoneuvosta katsastuksessa pakollisesti tarkastettavat kohteet. Direktiivi sisältää pitkälti vain katsastusta koskevat vähimmäisvaatimukset. Siten jäsenvaltiot voivat muun ohessa lyhentää kahden peräkkäisen pakollisen katsastuksen välistä aikaa, lisätä ajoneuvosta katsastuksessa tarkastettavia kohteita, ulottaa pakolliset määräaikaikatsastukset koskemaan muitakin ajoneuvoluokkia ja määrätä erityisiä lisäkatsastuksia.

Katsastusdirektiivin 2 artiklan mukaan katsastuksen voi suorittaa jäsenvaltio itse tai sen tehtävään asettama julkisyhteisö taikka jäsenvaltion tehtävään valtuuttamat toimielimet tai laitokset, jotka voivat olla myös yksityisiä. Jos kyseessä ovat yksityiset toimielimet tai laitokset, niiden on oltava valtion suorassa valvonnassa. Jos katsastuksista vastaavat laitokset suorittavat samalla ajoneuvojen korjauksia, jäsenvaltioiden on erityisesti huolehdittava siitä, että katsastusten puolueettomuus ja korkea laatu säilytetään. Tämän tarkempia säännöksiä direktiivi ei sisällä siitä, mitä vaatimuksia katsastuksia suorittavalla toimielimellä on asetettava.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä säädetään puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnälle annetussa parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY, *jäljempänä autojen ja perävaunujen puitedirektiivi*. Säännökset ovat direktiivin X luvussa. Direktiivin mukaan yksittäishyväksynnän myöntäjänä on viranomais.

Autojen ja perävaunujen puitedirektiivin mukaan yksittäishyväksynnällä tarkoitetaan menettelyä, jossa jäsenvaltio varmentaa, että yksittäinen ajoneuvo, joka voi olla muu kuin

ainoa kappale, on sitä koskevien hallinnollisten säännösten ja teknisten vaatimusten mukainen. Jäsenvaltiot voivat autojen ja perävaunujen puitedirektiivin mukaan myöntää tietyille ajoneuvoille vapautuksen yhdestä tai useammasta kyseisen direktiivin säännöksestä tai yhdestä tai useammasta direktiivin IV tai XI liitteessä luetellusta säännöksestä sillä edellytyksellä, että jäsenvaltio asettaa ajoneuvolle vaihtoehtoiset vaatimukset. Niillä tarkoitetaan hallinnollisia säännöksiä ja teknisiä vaatimuksia, joilla pyritään varmistamaan liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun taso, joka vastaa mainituissa IV ja XI liitteessä aikaansaatuja tasoa.

Jäsenvaltion on myönnettävä yksittäishyväksyntä, jos ajoneuvo on hakemukseen liitetyn kuvauksen mukainen ja täyttää sovellettavat tekniset vaatimukset. Yksittäishyväksynnästä annetaan todistus. Hyväksyntä on voimassa vain sen myöntäneessä jäsenvaltiossa. Direktiivissä on erityiset säännökset siitä, miten yhdessä jäsenvaltiossa yksittäishyväksytty ajoneuvo voidaan saattaa toisen jäsenvaltion hyväksyttäväksi.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY palveluista sisämarkkinoilla, *jäljempänä palveludirektiivi*, annettiin 12 päivänä joulukuuta 2006. Määräaika direktiivin edellyttämien muutosten täytäntöönpanoon kansallisesti päättyi 28 päivänä joulukuuta 2009.

Palveludirektiivissä olevilla säännöksillä pyritään edistämään palveluntarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta purkamalla lupajärjestelmiä ja muita sijoittautumista koskevia rajoituksia, jotka voisivat estää tai haitata palveluntarjoajien markkinoille pääsyä muissa jäsenvaltioissa. Lisäksi palveludirektiivin tavoitteena on varmistaa palvelujen sisämarkkinoiden toteutuminen purkamalla niitä rajoittavat esteet, vahvistaa palvelujen vastaanottajien oikeuksia palvelujen käyttäjänä, edistää palvelujen laatua ja luoda jäsenvaltioiden välille toimiva hallinnollinen yhteistyö.

Palveludirektiivi koskee suorituksia, joista tavallisesti saadaan korvaus ja joita säännökset tavaroiden, pääomien tai henkilöiden vapaasta liikkuvuudesta eivät koske. Direktiivi ei koske toimintaa, joka liittyy Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 51

artiklassa tarkoitettuun julkisen vallan käyttöön.

Palveludirektiivin 9 artiklan mukaan elinkeinotoimintaa rajoittavia lupajärjestelmiä voidaan soveltaa vain, jos ne ovat syrjimättömiä, perusteltavissa yleiseen etuun liittyvästä pakottavasta syystä ja tavoiteltua päämäärää ei voida saavuttaa vähemmän rajoittavalla toimenpiteellä, etenkin koska jälkikaiteisvalvonta tapahtuisi liian myöhään, jotta sillä olisi todellista vaikutusta. Syrjimättömyydellä tarkoitetaan sitä, että vaatimukset eivät ole suoraan tai välillisesti syrjiviä kansalaisuuden tai yrityksen kotipaikan suhteen.

Palveludirektiivin 10 artiklan 4 kohdan mukaan palveluntarjoajan on luvan saatuaan voitava aloittaa tai harjoittaa palvelutoimintaa koko valtion alueella sekä perustaa toimipisteitä, tytäryhtiöitä, sivuliikkeitä tai toimistoja, jollei kutakin toimipaikkaa koskeva erillinen lupa tai luvan rajoittaminen koskemaan tiettyä osaa alueesta ole perusteltu yleiseen etuun liittyvästä pakottavasta syystä.

Palveludirektiivin 11 artiklan 1 kohdan mukaan luvasta ei saa tehdä määräaikaista lukuun ottamatta sellaisia tapauksia, joissa lupa uusitaan automaattisesti tai sen uusimisen ainoana edellytyksenä on vaatimusten jatkuva täyttäminen tai joissa saatavissa olevien lupien määrä on rajattu yleisen edun mukaisista pakottavista syistä taikka joissa määräaikaisuus on perusteltu yleisen edun mukaisin pakottavin syin.

Palveludirektiivin 25 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että palveluntarjoajille ei aseteta vaatimuksia, jotka velvoittavat harjoittamaan yksinomaan tiettyä toimintaa tai joilla rajoitetaan erilaisten toimintamuotojen harjoittamista yhdessä tai osana yhteistyöhanketta. Rajoituksia voidaan kuitenkin asettaa seuraaville palveluntarjoajille: a) säänneltyjen ammattien harjoittajille, siltä osin kuin rajoitusten asettaminen on perusteltu kunkin ammatin erityispiirteisiin mukautettujen erilaisten ammattietiikkaan ja -toimintatapoihin liittyvien vaatimusten noudattamiseksi ja tarpeen säänneltyjen ammattien harjoittajien riippumattomuuden ja puolueettomuuden takaamiseksi; b) palveluntarjoajille, jotka tarjoavat sertifiointi- tai akkreditointipalveluja, teknisiä tarkastuspalveluja tai testaukseen tai kokeisiin liittyviä palveluja, siltä osin kuin rajoitusten asetta-

minen on perusteltu palveluntarjoajien riippumattomuuden ja puolueettomuuden takaamiseksi. Artiklan 2 kohdan mukaan silloin, kun 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettu palveluntarjoajien välinen monialatoiminta sallitaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, että eturistiriidat ja tiettyjen toimintojen väliset yhteensopimattomuudet estetään, tiettyjen toimintojen edellyttämä riippumattomuus ja puolueettomuus taataan ja että ammattietiikkaan liittyvien vaatimusten yhteensopivuus taataan erityisesti ammatillisen salassapitovelvollisuuden osalta.

1.3 Nykytilan arviointia

Yleistä

Vuoden 1993 toimilupalain nojalla katsastusmarkkinat vapautettiin Suomessa asteittain kilpailulle vuoden 1994 alusta. Samassa yhteydessä katsastuksen hinta vapautui viranomaissääntelystä.

Katsastusalan kilpailulle vapauttamisen jälkeen katsastustoimipaikkojen määrä on lähes nelinkertaistunut. Vuonna 1993 varsinaisia katsastustoimipaikkoja oli 77, kun niitä vuoden 2009 lopussa oli 282. Alalla toimivia yrityksiä oli vuoden 2010 toukokuun loppuun mennessä lähes 50.

Uusien asemien lisääntynyt määrä on muuttanut alan markkinadynamiikkaa jonkin verran. Entisen valtionyhtiö A-Katsastus Oy:n markkinaosuus on nykyään kuitenkin noin 50 prosenttia. K1 Katsastajat Oy:n osuus on noin viidennes ja muiden yritysten yhteenlaskettu osuus yli neljännes markkinoista.

Ajoneuvojen katsastustoiminta perustuu lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Yrityksen kannalta tämä merkitsee sitä, että katsastuksen kokonaismarkkinat ovat tarkoin määritellyt ja niiden kokoon vaikuttavat lähinnä vain muutokset ajoneuvokannassa tai lainsäädännössä. Tuotteena katsastus on säännöksiin määriteltyä. Tämä merkitsee sitä, että katsastus tuotteena on samanlainen katsastustoimipaikasta riippumatta. Katsastusyritysten tuotekehitys keskittyykin pitkälti prosessin tehokkuuden lisäämiseen ja asiakaspalvelun kehittämiseen. Asiakaspalvelua on kehitetty esimerkiksi sijoittamalla katsastusasemia mahdollisimman lähelle asiakkai-

ta. Kun monella muulla alalla on tehokkuutta haettu keskittämällä toimintoja, niin katsastusalalla kehitys on ollut päinvastaista.

Samalla kun katsastus vapautettiin kilpailulle, järjestettiin katsastustoiminnan valvonta. Valvontaa hoitaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Alan yritykset suhtautuvat valvontaan myönteisesti ja pitävät laadun kehitystä tärkeänä. Katsastuksen laadussa onkin viime vuosina tapahtunut merkittävää positiivista kehitystä. Samalla teknisten vikojen osuus kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ensisijaisena aiheuttajana on pysynyt alhaisella tasolla.

Palvelut ja niiden saatavuus

Asiakkaiden näkökulmasta on tärkeää, että pakollinen katsastus voidaan hoitaa ilman kohtuuttoman pitkää ajomatkaa ja kohtuullisin kustannuksin. Kuluttajatutkimusten mukaan katsastustoimipaikan sijainti, palvelun joustavuus ja luotettavuus ovat katsastuksen hintaa tärkeämpiä asioita.

Kilpailun avaamisen myötä katsastusasemien sijainti on asiakkaiden kannalta parantunut. Muutos on hyödyttänyt kuluttajia siten, että katsastuksien suhteellinen määrä on vähentynyt katsastustoimipaikkaa ja työntekijää kohden. Näin kuluttajien katsastustoimipaikan valintaan vaikuttavat tekijät eli saatavuus ja palvelu ovat parantuneet. Katsastuspalveluja on nykyisin useilla paikkakunnilla saatavana paitsi arki-iltoina, niin myös lauantaisin. Monilla yrityksillä on käytössään internetin kautta toimiva ajanvarausjärjestelmä, ja jotkin yritykset lähettävät kirjeitse kutsuja katsastukseen. Lisäksi useimmat katsastusyritykset tarjoavat katsastuspalveluja myös ilman ennakkoon tehtävää ajanvarausta. Kilpailutilanteesta johtuen alan yritykset ovat panostaneet merkittäväällä tavalla henkilökuntansa asiakaspalvelukoulutuksiin. Yleisesti ottaen katsastuksen asiakastytyväisyys on kohentunut merkittävästi vuotta 1994 edeltävästä tasosta.

Katsastustoimipaikkojen lisääntymisestä huolimatta kohtuullisten katsastuspalvelujen turvaaminen alueellisesti koko maassa on kaiken aikaa ollut haasteena. Katsastustoimipaikat ovat keskittyneet suurimpiin asutuskeskuksiin. Muualla toimipaikat ovat etäällä toisistaan, joten siellä ei ole kilpailua. Kilpai-

lun puute puolestaan on useissa tapauksissa johtanut keskimääristä korkeampiin katsastushintoihin.

Katsastuslupan laajuus

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan toimilupa voidaan myöntää joko rajattuna määräaika- ja valvontakatsastuksiin tai kaikkiin katsastuslajeihin. Pelkästään määräaika- ja valvontakatsastuksiin myönnettävä lupa oikeuttaa ja velvoittaa suorittamaan sekä raskaan että kevyen kaluston määräaika- ja valvontakatsastuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että suppeammankin toimiluvan saamiseksi yrityksellä on oltava käytettävissä katsastustilat sekä kevyelle että raskaalle kalustolle. Tämä vaatimus rajoittaa mahdollisten liiketoimipaikkojen määrää, koska raskaan kaluston katsastus vaatii paljon sekä ulko- että sisätilaa. Koska kevyen kaluston katsastuksia tehdään monikertainen määrä raskaan kaluston katsastuksiin verrattuna, kevyen kaluston katsastukset tosiasiallisesti subventoivat raskaan kaluston katsastuksia.

Ajoneuvojen katsastustilat voidaan voimassa olevan katsastuslupalain riippumattomuussäännöksistä huolimatta vuokrata korjaamolta. Lain 11 §:n mukaan erillään olevien raskaan ja kevyen ajoneuvokaluston katsastukseen käytettävien tilojen tulee sijaita toistensa läheisyydessä siten, että katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä on tosiasiallinen mahdollisuus vastata toimipaikan katsastustoiminnasta. Lain perusteluissa on mainittu, että erillään olevien tilojen etäisyys saisi olla enintään 10 kilometriä ja ajomatka tilojen välillä saisi kestää enintään 15 minuuttia.

Käytännössä kevyen kaluston katsastustiloja on kohtuullisen helposti saatavilla, mutta raskaan kaluston katsastus vaatii paljon sekä ulko- että sisätilaa, jolloin raskaan kaluston katsastuksiin tarvittavien tilojen osoittaminen on osoittautunut useissa tapauksissa ongelmalliseksi. Tämä rajoittaa osaltaan mahdollisten liiketoimipaikkojen määrää. Lisäksi raskaan kaluston katsastukset edellyttävät kohtalaisen suuria laiteinvestointeja. Raskaan kaluston katsastuslinjan investointi on kalliimpi verrattuna siihen, mitä kevyen kaluston katsastus edellyttää, mutta katsastusmää-

rät ovat huomattavasti pienemmät. Tämä nostaa katsastustoiminnan kustannuksia.

Riippumattomuus

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan katsastuslupan hakijalta edellytetään tiukkaa riippumattomuutta. Ajoneuvojen katsastustilat ja katsastuslaitteet voidaan kuitenkin riippumattomuussäännöksistä huolimatta vuokrata korjaamolta, mikä heikentää selvästi katsastustoimipaikan muutoin tiukkaa riippumattomuutta. Erityisesti raskaan kaluston katsastukseen tarvittavat toimitilat ja laitteet vuorataan korjaamoilta yleisesti jo nykyisin. Tällöin ajoneuvo tosiasiallisesti sekä korjataan että katsastetaan samassa toimipisteessä, vaikkakin toimijoina ovat eri yritykset.

Katsastajien koulutusvaatimus

Katsastushenkilökuntaa koskevat tiukat koulutusvaatimukset, joilla voidaan varmistaa laadukas katsastustoiminta. Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan katsastajalta edellytetään peruskoulutuksena vähintään teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon suorittamista. Lisäkoulutuksena edellytetään henkilön katsastustehtäviä vastaavia katsastajan tutkintoa ja erikoiskoulutusta sekä määräajoin tapahtuvaa täydennyskoulutusta.

Katsastuksen peruskoulutusvaatimukset ovat Suomessa, kuten myös Saksassa, vaatimustasoltaan Euroopan tiukimmat. Koulutusvaatimus vaikeuttaa uusien työntekijöiden ja yritysten alalle tuloa.

Koska teknikkokoulutus loppui viime vuosikymmenen puolivälissä, insinöörin koulutus on nykyisin käytännössä vähimmäisvaatimus katsastustehtäviin pääsemiseksi. Katsastusalalla on viime vuosina ollut alueellisesti jopa työvoimapulaa. Myös riittävän työkokemuksen omaavista katsastustoiminnasta vastaavista henkilöistä on ollut pulaa. Taloudellisen tilanteen heikkeneminen on kuitenkin parantanut työvoiman saatavuutta, mutta taloudellisen tilanteen parantumisen ja lähivuosien eläköitymisen odotetaan jälleen muuttavan tilannetta.

Suomen katsastusmarkkinat

Suomen katsastusmarkkinoiden ominaispiirre on valtion ja lainsäädännön keskeinen osuus markkinoiden luonnissa ja toimivuudessa. Autonomistajat ovat velvoitettuja katsastamaan autonsa määräajoin ja katsastusliiketoimintaa säännellään tarkoin.

Ajoneuvoille on säännöksissä asetettu katsastusväli muun ohessa ajoneuvoluokan mukaan. Esimerkiksi henkilöauton katsastusykli määräytyy auton iän mukaan: uuden auton ensimmäinen katsastus on kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönotosta, seuraava katsastus kaksi vuotta sen jälkeen ja seuraavat katsastukset suoritetaan vuosittain. Sen sijaan jarruin varustetut kevyet perävaunut on tarkastettava joka toinen vuosi.

Suomessa katsastuksia tehdään runsaat kolme miljoonaa vuosittain. Niistä 85 prosenttia on henkilöautojen katsastuksia, 10 prosenttia pakettiautojen katsastuksia ja loput lähinnä raskaiden ajoneuvojen ja kevyiden perävaunujen katsastuksia. Koska Suomen autokannan määrä on varsin vakiintunut, myös katsastusten määrä on pysynyt lähes samana. Katsastusten määrä on kuitenkin vuosittain vähäisessä määrin kasvanut.

Katsastustoimipaikan toimintamalli

Liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä Ajoneuvohallintokeskus teetti McKinsey & Companyllä selvityksen katsastusalan kilpailun lisäämisestä (Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä, Nro 2/2008: Selvitys katsastusalan kilpailun lisäämisestä), jäljempänä *McKinsey & Companyn ensimmäinen selvitys*. Selvitys julkaistiin syyskuussa 2008.

Katsastusliiketoimintaan vaikuttavat merkittävästi katsastustoimipaikan käyttöaste ja hintataso, koska muuttuvien kustannusten osuus on vähäinen. Uuden katsastustoimipaikan investoinnit riippuvat siitä, toimitaanko omissa vai vuokratiloissa. McKinsey & Companyn ensimmäisen selvityksen mukaan nykyisenkaltainen kaksi kevyen kaluston ja yhden raskaan kaluston katsastuslinjaa käsittävän toimipaikan rakentaminen, tilojen rakentamista lukuun ottamatta, maksaa noin 350 000—420 000 euroa. Tästä 100 000—120 000 euroa muodostuu kevyen kaluston linjoista ja 70 000—80 000 raskaan kaluston linjasta. Loput investoinnit muodostuvat lait-

teiden asennus- sekä toimitilan muutos- ja remonttikustannuksista.

Keskiverto katsastustoimipaikka saavuttaa Suomessa noin 400 000—600 000 euron liikevaihdon 40—50 prosentin käyttöasteella. Suurin osa liikevaihdosta muodostuu kevyen kaluston määräaikaikatsastuksista. Raskaan kaluston katsastusten määrä on vain noin kuusi prosenttia kaikista katsastuksista katsastustoimipaikan suurista investointikustannuksista huolimatta.

Suurin osa toimintakuluista muodostuu henkilöstökuluista, jotka katsastustoimipaikan liikevaihdosta ovat keskimäärin noin 43 prosenttia. Henkilöstökulut joustavat hieman katsastusmäärän vaihtelun mukaan. Asemilla on kuitenkin pidettävä henkilökuntaa myös hiljaisempina aikoina, koska nykyään suurin osa asiakkaista tulee katsastukseen ilman ajanvarausta. Investoinneista aiheutuvat poistot jäävät keskimäärin noin 4—5 prosenttiin liikevaihdosta. Tilat ovat usein vuokratiloja, ja niiden kulut ovat noin 6—10 liikevaihdosta.

Määräaikaikatsastuksen hintojen kehitys

McKinsey & Companyn ensimmäisen selvityksen mukaan katsastushintojen kehityksessä vuodesta 1994 on erotettavissa kolme eri vaihetta: vuodet 1994—2002, 2002—2004 ja 2004—2008. Markkinoiden avautumisen jälkeen vuodesta 1994 vuoteen 2002 katsastushinnat nousivat suhteellisen tasaista noin 7 prosentin vuosivauhtia. Vuosina 2002—2004 keskimääräinen hintojen nousu oli 17 prosenttia vuodessa. Tänä aikana tapahtuivat myös merkittävät alan rakenteelliset ja vaatimusten muutokset. Vuoden 2004 jälkeen hintojen nousu hidastui jälleen 7 prosentin vuosittaiseen kasvuun.

Tarkasteltaessa kustannusten nousua vuosina 1994—2008 on katsastustoimipaikan kokonaiskustannusindeksi noussut noin 3,6 prosenttia vuodessa, kun katsastusten hintaindeksi on noussut 8,0 prosenttia. Erityisen suuri muutos on ollut vuosina 2002—2004, jolloin hinta nousi 17 prosenttia vuodessa, mutta kokonaiskustannusten vuosittainen kasvu oli vain 7,2 prosenttia.

Vuosien 1994—2008 hintakehitys voidaan selittää kustannustekijöiden nousulla ja saatavuuden parantumisella. Katsastushinnan

nousu 17 eurosta 41 euroon selittyy kasva-neilla palkka-, tila- ja laitekustannuksilla, katsastustoiminnan maksun nousulla, uusilla laiteinvestoinneilla sekä arvonalisäverolla. Saatavuus on parantunut merkittävästi (katsastusten määrä työntekijää kohti eli käyttöasteen lasku, joka ottaa huomioon myös pidentyneen katsastusajan) kyseisenä ajanjaksona. Tällä voidaan selittää hinnannousu 41 eurosta 47 euroon. Näitä tekijöitä tarkasteltaessa selittämättömäksi nousuksi jää noin yksi euro. Näiden lisäksi on myös huomioitava uudet OBD- ja pakokaasumittaukset, joiden oletettu kannattavuustaso ja sitä kautta vaikutus yritysten voittoon on merkittävä.

Tarkasteltaessa hintakehitystä lyhyemmällä aikavälillä eli vuosina 2002—2008 McKinsey & Companyn ensimmäisen selvityksen mukaan hinnan kehitystä ei voida enää selittää kustannusten kasvamisella ja saatavuuden paranemisella. Arvioiden mukaan ajanjakson aikana tapahtuneesta 20 euron määräaikaikatsastusten hinnannoususta vain noin 13 euroa voidaan selittää esimerkiksi palkka- ja laitekustannuksilla sekä laiteinvestointien ja veron kasvulla. Jäljelle jäävä 7 euron hintojen nousu aiheutuu muista tekijöistä. Tässä tapauksessa mitä todennäköisimmin hintoja on nostettu liiketoiminnan kannattavuuden parantamiseksi.

Vuosina 1994—2002 kustannukset nousivat siis hintoja nopeammin, kun taas vuosina 2002—2008 hinnat ovat kohonneet merkittävästi kustannuksia nopeammin.

Kohonneen määräaikaikatsastuksen hinnan lisäksi katsastusvaatimuksiin on sisällytetty myös pakokaasu- ja OBD-mittaukset. Uuden auton kokonaiskatsastuskustannukset ovat näin ollen nousseet niin, että vuonna 1994 katsastuksen hinta oli 22 euroa (17 euron määräaikaikatsastus ja 5 euron päästömittaus) ja vuonna 2008 hinta oli 78 euroa.

Pakokaasumittaus oli pakollinen jo vuonna 1994, ja se tehdään vuonna 1978 tai sen jälkeen käyttöönotetuille ottomootorilla varustetuille ajoneuvoille sekä vuonna 1980 tai sen jälkeen käyttöönotetuille dieselmootorilla varustetuille ajoneuvoille. Pakokaasumittauksen hinta on noussut niin, että vuonna 1994 hinta oli 5 euroa ja nykyisin se on keskimäärin 17 euroa (9,1 prosentin vuosikasvu). Alan yrittäjien arvioiden mukaan laiteinvestointien kustannus on noussut samaan

aikaan vain noin 1,3 prosenttia vuodessa. Vuonna 2004 OBD-mittaus tuli pakolliseksi pääasiassa vuonna 2001 ja sen jälkeen käytönotettuihin autoihin. OBD-mittauksen keskihinta Suomessa on noin 13 euroa, mutta laitekustannus alle yhden euron katsastusta kohden.

McKinsey & Company teki Ajoneuvohallintokeskuksen pyynnöstä toisen selvityksen vuoden 2009 tilanteesta (Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä, Nro 8/2009: Katsastusalan markkinatilanteen kehityksen tilannekatsaus vuodelta 2009), jäljempänä *McKinsey & Companyn toinen selvitys*.

McKinsey & Companyn toisen selvityksen mukaan uusien katsastustoimipaikkojen perustamisesta huolimatta kevyen bensiiniauton katsastuksen kokonaishinnan keskiarvo on jatkanut nousuaan vuoden 2008 78 eurosta 83 euroon. Selvityksessä kokonaishinnalla tarkoitetaan hintaa, jossa varsinaisen määräaikaikatsastuksen hintaan on lisätty pakokaasu- ja OBD-mittauksen hinta. Hinnan nousu selittyy nousseilla pakokaasu- ja OBD-mittauksen hinnoilla, jotka ovat kasvaneet keskimäärin 15 prosenttia (5 euroa), kun taas määräaikaikatsastuksen hinnan keskiarvo on säilynyt vakiona. Kilpailun kiristymisen alueellisesti on johtanut hintatason suurempaan vaihteluun eri alueiden välillä.

Johtopäätöksenä McKinsey & Companyn toisessa selvityksessä todetaan muun ohessa, että viime-aikainen kehitys vahvistaa näkemystä siitä, että kilpailun lisäämisellä on vaikutusta hintoihin. Kilpailun lisääntyminen on johtanut hintatason keskimääräistä hitaampaan kasvuun tai jopa hintojen alentumiseen. Selvityksessä todetaan myös, että nimenomaan riippumattomat, uudet yrittäjät pitävät yllä hintakilpailua suurien ketjujen keskihintojen ollessa jopa 20 prosenttia korkeammat.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on uudistaa katsastuslupia koskevat säännökset vastaamaan katsastustoiminnan kehitystä ja toiminnassa todettuja kehitystarpeita. Ajoneuvojen katsastustoiminta avattiin toimipaikkojen sijoit-

tamista koskevin erityisehdoin rajoitetusti kilpailulle vuoden 1994 alusta ja ilman toimipisteiden sijoittautumisrajoitusta toimiluvanvarainen katsastustoimintaa on 1990-luvun lopulla annettujen katsastuslupasäännösten olennaisesti muuttumattomina harjoitettu nykypäivään asti.

Esityksen tavoitteena on katsastuksen nykyistä laatua heikentämättä hillitä viime vuosina tapahtunutta katsastushintojen nousua ja sitä kautta alentaa liikenteen kustannuksia. Tavoitteen saavuttamiseksi esitetään katsastusalan kilpailun lisäämiseksi ensisijaiseksi lievennyksiä katsastuslupan saantiin helpottamaan uusien yrittäjien tuloa alalle. Tavoitteena on myös lisätä katsastuspalvelujen tarjontaa ja helpottaa katsastustoimipaikkojen sijoittautumista vastaamaan tehokkaammin alueellisesti epätasaisesti jakaantunutta katsastusten kysyntää ajoneuvoluokittain.

Katsastusalan kilpailun ja kustannustehokkuuden lisäämiseksi esitetään luovuttavaksi vaatimuksesta tarjota sekä kevyiden että raskaiden ajoneuvojen katsastuksia ja ehdotetaan sallittavaksi perustaa myös pelkästään kevyiden- tai raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikkoja. Erottamalla katsastusluvas- ta raskaiden ja kevyiden ajoneuvojen katsastusten keskinäinen sidonnaisuus mahdollistettaisiin kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen toimipaikkojen sijoittuminen nykyistä tehokkaammin niiden erilaisen alueellisen kysynnän mukaan.

Katsastustoiminnan kustannusten vähentämiseksi ja katsastuslupaa pääsemisen helpottamiseksi ehdotetaan luovuttavaksi määräaika- ja valvontakatsastuksissa nykyisen katsastustoimilupalain tiukasta riippumattomuusvaatimuksesta muuhun ajoneuvoalan toimintaan. Riippumattomuuden lieventämisellä on tarkoitus mahdollistaa erityisesti harvaan asutuilla alueilla katsastustoimipaikkojen kapasiteetin käyttämistä ajoneuvojen huolto- tai korjaus- taikka muihin ajoneuvoalan töihin, millä on saavutettavissa synergiaetuja ajoneuvojen katsastukseen sisältyviin tarkastustehtäviin. Vastaavasti kaupallisilla autokorjaamoilla olisi katsastustoimiluvan vaatimukset täytettyään mahdollisuus tarjota myös katsastuspalveluja. Tavoitteena on antaa autoilijoille mahdollisuus valita auton huoltaminen ja katsastaminen hoidettaviksi niin sanotulla yhden luukun periaatteel-

la säästäten autoilijoiden asiointiaikaa ja asiointimatkoja. Autoilijalla olisi kuitenkin aina jatkossa oikeus valita autonsa pelkkä katsastus ilman siihen liittyviä korjaus- tai huoltopalveluja.

Katsastajien koulutusvaatimusten uudistamisella tavoitteena on mahdollistaa nykyisin tekniiko- ja insinööritutkinnon lisäksi hakeutuminen ammatti- ja erikoisammattitutkintojen kautta katsastajakoulutukseen. Katsastushenkilöstön peruskoulutusvaatimuksia uudistettaisiin tällä tavoin linjaan muiden EU-maiden vaatimusten kanssa ja samalla varmistettaisiin ammattitaitoisen katsastustyövoiman saatavuus jatkossa.

Tavoitteena ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotetulla lailla on saattaa lopullisesti voimaan autojen ja niiden perävaunujen puitteiden säännökset kansallisten yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä. Vuoden 2013 alusta lähtien yksittäishyväksynnät myönnettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sopimuksen tehneiden yksittäishyväksyntöjen myöntäjien toimesta.

Tavoitteena on saattaa katsastajilta perittävä katsastustoiminnan maksu vastaamaan perustuslaissa säädettyjä vaatimuksia.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Katsastusalan riippumattomuuden säilyttäminen muusta autoalasta

Katsastusalan nykyinen riippumattomuusvaatimus muusta ajoneuvoalan kaupallisesta toiminnasta on varmistanut, että katsastukset suoritetaan erillään ajoneuvoihin kohdistuvista muista kaupallisista palveluista. Katsastusten lopputulokseen ei voi vaikuttaa katsastustoimintaa harjoittavien yritysten mahdolliset muut kaupalliset pyrkimykset. Riippumattomuusvaatimus antaa katsastuspalveluja käyttäville myös varmuuden katsastuksen suorittamisesta puolueettomasti.

Toisaalta riippumattomuusvaatimus muusta autoalasta estää katsastustoimipaikkoja taasaamasta hiljaisina aikoina kapasiteettiaan muihin ajoneuvoihin liittyviin tehtäviin esimerkiksi huolto- tai korjaustehtäviin, joihin toimipaikkojen tilat ja varusteet sellaisinaan tai täydennettyinä antaisivat mahdollisuuden. Riippumattomuusvaatimus ei myöskään

mahdollista harvaan asutuille alueille toisiaan täydentävän yhteisen katsastus- ja korjaamotoimipaikan perustamista. Katsastus- ja korjaamotoiminnan salliminen samassa toimipaikassa edistäisi mahdollisuutta korjaamo- ja katsastuspalvelujen säilymiseen harvaan asutuilla alueilla.

Suomen nykyinen tiukka riippumattomuusvaatimus muusta autoalan kaupallisesta toiminnasta vastaa monin osin Portugalissa sovellettua katsastuslalle pääsyn rajoitusta. Yhteisön tuomioistuimen tuomiossa C-438/08 riippumattomuutta ajoneuvoalan muusta toiminnasta pidettiin tavoitteeseensa nähden perusteettoman tiukkana ja yhteen sopimattomana EY 43 artiklan kanssa. Tiukka riippumattomuusvaatimus autoalan muusta toiminnasta katsottiin erityisen ongelmalliseksi tilanteissa, joissa toisessa EU-maassa laillisesti autoalan kaupallista toimintaa harjoittava yritys siirtyisi tarjoamaan katsastuspalveluja tiukan riippumattomuuden vaatimaan maahan. Näissä tapauksissa riippumattomuusvaatimus autoalasta aiheuttaisi EU-säännösten näkökulmasta sijoittautumisvapauden esteen.

McKinsey & Companyn toisen selvityksen mukaan tiukasta riippumattomuudesta luopumisella ja katsastusten sallimisella myös autokorjaamoille on mahdollisuus saada laajempi alueellinen kattavuus katsastuspalvelujen tarjontaan ja lisää katsastustoimijoita. Tästä seuraisi yksittäisenä muutoksena muita vaihtoehtoja suurempi vaikutus katsastusalan kilpailun lisääntymiseen ja katsastushintojen laskuun.

Määräaikais- ja valvontakatsastuksissa ei ehdoteta riippumattomuuden säilyttämistä koskevaa vaihtoehtoa, koska se ei mahdollista tehokkaammiksi katsottuja toimenpiteitä lisätä määräaikais- ja valvontakatsastusten tarjontaa, alueellista kattavuutta eikä katsastusalan kilpailua. Rekisteröinti-, muutos- ja kytentäkatsastukset ovat kertaluontoisia ajoneuvojen ja yhdistelmien hyväksymisiä liikennekäyttöön. Näissä katsastuksissa riippumattomuusvaatimus ajoneuvojen kaupasta, korjauksesta ja huollosta ja muusta ajoneuvoihin liittyvästä toiminnasta kuten vakuumuustoimintaan liittyvästä vahinkotarkastustoiminnasta on kuitenkin edelleen perusteltua.

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusluvan säilyttäminen yhdessä

Kevyen ja raskaan kaluston katsastusluvan yhdistäminen on varmistanut raskaan kaluston katsastustoimipaikkaverkon ylläpitämisen kevyen kaluston katsastustoimipaikkaverkon laajuksena koko maassa.

Vuonna 2009 katsastusten kokonaismäärästä vain noin kuusi prosenttia oli raskaan kaluston katsastuksia. Vaatimus tarjota katsastustoimipaikalla aina sekä raskaan että kevyen kaluston katsastuspalvelut heikentää luvanhaltijan mahdollisuutta toimipaikkojen sijoittamiseen tehokkaasti kevyen tai raskaan kaluston katsastuspalvelujen kysynnän mukaan. Kevyen kaluston katsastusmäärä on olennaisesti suurempi kuin raskaan kaluston, mikä on käytännössä johtanut toimipaikkojen sijoittautumiseen pääasiallisesti kevyen kaluston katsastuskysynnän ja kilpailutilanteen mukaan, jolloin toimipaikan raskaan kaluston katsastustoiminnan käyttöaste on yleensä jäänyt heikoksi, usein jopa alle 40 prosenttiin.

Vaikka nykyiset katsastuslupasäännökset mahdollistavat raskaan kaluston katsastustoiminnan erottamisen alueellisesti enintään kymmenen kilometrin ja ajallisesti enintään 15 minuutin matkaajan päähän kevyen kaluston katsastustoimipaikan tiloista, velvoite vaikeuttaa kevyen kaluston katsastuspalvelujen tarjoamista kevyen kaluston kysynnän mukaan ja heikentää siten katsastustoiminnan kilpailutilannetta. Ratkaisuvaihtoehto, jonka mukaan sallittaisiin tarjota raskaan kaluston katsastuspalveluja nykyistä kauempana kevyen kaluston toimipaikasta, ei poistaisi ongelmaa raskaan ja kevyen kaluston katsastuspalvelujen sijoittamisesta kummankin ajoneuvoluokan katsastuskysynnän mukaan kustannustehokkaasti eikä helpottaisi uusien katsastustoimijoiden alalle tuloa.

Vaihtoehtoa säilyttää raskaan ja kevyen kaluston toimiluvat yhdessä ei pidetty toteutettavana vaihtoehtona, sillä ratkaisu ei mahdollista sijoittaa kevyen- ja raskaan kaluston katsastustoimipaikkoja kustannustehokkaasti erikseen näiden todellisen alueellisen kysynnän ja katsastuksen kilpailutilanteen mukaan.

2.3 Keskeiset ehdotukset

Muutosehdotukset riippumattomuusvaatimuksiin katsastus- ja yksittäishyväksyntätoiminnassa

Määräaikais- ja valvontakatsastuksissa luovuttaisiin kokonaan tiukoista riippumattomuusvaatimuksista. Määräaikais- ja valvontakatsastuksiin voisivat toimiluvan saada myös hakijat, jotka harjoittavat tai ovat kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa ajoneuvon tai niiden osien tai varusteiden valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa taikka vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vakuutustoimintaa tai luvanvaraista liikennettä. Vaikka määräaikais- ja valvontakatsastuksissa luovuttaisiin riippumattomuusvaatimuksista, katsastusluvan haltijalla ei hallintolain mukaan kuitenkaan olisi oikeutta katsastaa ajoneuvoja, jotka hän omistaa tai joiden haltija hän on.

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusluvan hakijan osalta ehdotetaan riippumattomuusvaatimukseksi, ettei hakija saa harjoittaa tai olla kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa taikka vakuutustoimintaan liittyvää vahinkotarkastustoimintaa tai luvanvaraista liikennettä. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusluvan hakija ei myöskään saisi olla riippuvuussuhteessa edellä lueteltuja toimintoja harjoittaviin järjestöihin.

Yksittäishyväksynnän myöntäjältä ja hänen palveluksessaan olevalta edellytettäisiin samojen riippumattomuusvaatimusten täyttämistä kuin rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusluvan hakijalta. Riippumattomuusvaatimukset eivät estäisi rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusluvan hakijaa ja yksittäishyväksynnän myöntäjää toimimasta ajoneuvolaissa tarkoitettuna hyväksyttynä asiantuntijana tai tutkimuslaitoksena.

Muutosehdotukset katsastuslupien laajuuteen

Katsastuslupien sisältämiä ajoneuvoluokkia muutettaisiin siten, ettei luvanhaltijan vaadittaisi tarjoavan sekä raskaiden että kevyiden ajoneuvojen katsastuksia. Katsastuslupa olisi

mahdollista saada pelkästään kevyiden tai raskaiden ajoneuvojen katsastukseen taikka molempiin. Kevyiden ajoneuvojen katsastuslupa sisältäisivät kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin henkilöautot (M_1 -luokan ajoneuvot), pakettiautot (N_1 -luokan ajoneuvot), mopot, moottoripyörät, kolmi- ja nelipyörät sekä kevyet nelipyörät (L-luokka), kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin perävaijuri (O_1 - O_2 -luokat) ja maastoajoneuvot. Muut ajoneuvot kuuluisivat raskaiden ajoneuvojen katsastuslupan piiriin.

Katsastuslupia olisi mahdollista myöntää katsastusten suorittamiseen katsastuslajeittain erikseen kevyiden ajoneuvojen määräaikaista ja valvontakatsastuksiin, raskaiden ajoneuvojen määräaikaista ja valvontakatsastuksiin, kevyiden ajoneuvojen määräaikaista, valvontaa-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin sekä raskaiden ajoneuvojen määräaikaista, valvontaa-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin. Katsastuslupa olisi mahdollista myöntää useampaan kuin yhteen edellä lueteltuun ryhmään kuuluvien katsastusten suorittamiseen. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavaa toimilupaa ei olisi mahdollista saada, ellei katsastustoimipaikka harjoita myös kyseisten ajoneuvoluokkien määräaikaista ja valvontakatsastusta.

Nykyisestä toimilupien veloitteesta harjoittaa sekä raskaan että kevyen kaluston katsastuksia luovuttaisiin. Veloitte on johtanut monissa katsastustoimipaikoissa raskaan kaluston katsastustoiminnan alhaiseen käyttöasteeseen heikentäen katsastustoiminnan taloudellista tehokkuutta. Raskaan kaluston katsastukset edustivat vuonna 2009 vain noin kuusi prosenttia kaikista katsastuksista, mutta raskaan kaluston katsastuslinjan kustannukset ovat yleensä suuremmat kuin kevyen kaluston katsastuslinjan. Sitomalla raskaan ja kevyen kaluston katsastukset samaan toimilupaan raskaan kaluston katsastustarjonta on saatu alueellisesti yhtä kattavaksi kuin kevyen kaluston katsastustarjonta. Toisaalta raskaan kaluston vähäinen katsastusmäärä verrattuna kevyen kaluston katsastusmäärään on johtanut raskaan kaluston katsastuksessa ylikapasiteettiin. Menettely rajoittaa sekä kevyen että raskaan kaluston katsastustoiminnan sijoittautumista kustannustehokkaasti kum-

mankin ajoneuvoluokan katsastuskysynnän mukaan.

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttämisestä on odotettavissa raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikkojen verkon päällekkäisyyden purkautumista. Lisäksi niissä toimipaikoissa, joissa mahdollisesti subventoidaan kevyen kaluston katsastustuotolla raskaan kaluston katsastustoimintaa, raskaiden ajoneuvojen katsastushinnat voivat nousta. Raskaiden ajoneuvojen palveluiden saannin ei kuitenkaan nähdä vaarantuvan edes harvaan asutuilla alueilla, sillä jo nykyisin osa katsastustoimipaikoista käy suorittamassa raskaan kaluston katsastukset läheisellä kaupallisella korjaamolla vuokraamalla katsastuksen ajaksi korjaamon tilat ja laitteet. Lisäksi ehdotuksen mukaan jyrkästä riippumattomuusvaatimuksesta luopuminen mahdollistaisi jatkossa myös raskaiden ajoneuvojen korjaamoiden hankkia raskaiden ajoneuvojen katsastuslupan. Tämän arvioidaan lisäävän raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen tarjontaa ja luovan puitteet sille, että raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen alueellinen saatavuus voisi kysynnästä riippuen toteutua vähintään samalla palveluverkkolaajuudella kuin nykyisin raskaiden ajoneuvojen kaupallisia korjauspalveluja on maassa tarjolla. Niille seuduille, joilla raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen tarjonta mahdollisesti olisi puutteellista, katsastuslupa määräaikaista ja valvontakatsastuksiin voitaisiin myöntää hakijalle, jonka tilat tai laitteet eivät vähäisiltä osin täyttäisi vaatimuksia.

Katsastuslupan hakijan vakavaraisuusvaatimuksen poistaminen

Nykyinen vaatimus katsastuslupan hakijan vakavaraisuudesta poistettaisiin. Toimiluvan hakijoille asetetun vakavaraisuusvaatimuksen poistamisella pyritään helpottamaan uusien yrittäjien tuloa alalle. Jotta katsastustapahtumassa asiakkaan omaisuus olisi kuitenkin aina turvattu, vaadittaisiin toimiluvan haltijalta vastuuvakuutus.

Koeajoratavaatimuksen poistaminen

Kevyiden ajoneuvojen katsastuksessa valtaosa turvallisuuteen vaikuttavista keskeisistä

tarkastuksista suoritetaan katsastustoimipaikan sisätiloissa olevilla tarkastuslaitteilla. Nykyisin edellytettyä vähintään 50 metrin koeajorataa ei enää pidetä välttämättömänä. Koeajosta ei kuitenkaan luovuttaisi.

Kevyiden ajoneuvojen koeajoratavaatimuksen poistaminen helpottaisi kevyiden ajoneuvojen katsastustoimipaikkojen sijoittautumismahdollisuutta tiheään asutuilla alueilla katsastuspalvelujen kysynnän mukaan. Tämä edistää katsastusalan kilpailua ja mahdollistaa kevyille ajoneuvoille laajemman katsastustarjonnan.

Ehdotukset katsastuksen ja yksittäishyväksyntöjen valvonnan tehostamiseksi

Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan annettavaksi valtuudet katsastustehtävien ja yksittäishyväksyntöjen valvomiseksi pysäyttää ajoneuvo sen poistuessa katsastuksesta tai yksittäishyväksynnästä ja tarkastaa ajoneuvo uudestaan. Liikenteen turvallisuusvirasto saisi suorittaa tarkastuksen korvauksetta kyseisessä katsastustoimipaikassa tai yksittäishyväksyntäpaikassa sen tarkastuslaitteita ja tiloja käyttäen.

Katsastuspalvelurekisteri

Liikenteen turvallisuusvirastolta edellytettäisiin katsastuspalvelurekisterin ylläpitämistä. Katsastuspalvelurekisteri olisi automaattiseen tietojenkäsittelyyn perustuva julkinen rekisteri katsastusluvan haltioista ja niiden katsastuspalveluihin liittyvistä asioista.

Katsastusluvan haltijan olisi talletettava katsastuspalvelurekisteriin toimipaikan nimi, sijaintitiedot ja yhteystiedot sekä katsastuslajeittain palveluajat, jolloin katsastustoimipaikalla on yleisesti saatavissa katsastuspalveluja. Lisäksi katsastusluvan haltijan vaadittaisiin tallettamaan rekisteriin tiedot tarjottavista katsastuspalveluista ja niistä yleisesti perittävistä maksuista ajoneuvoluokittain ja katsastuslajeittain.

Katsastuspalvelurekisteri palvelisi sähköisenä tietokanavana katsastusta tarvitsevia. He voisivat etsiä tarpeeseensa parhaiten soveltuvan katsastustoimipaikan vaivattomasti internet-yhteyden kautta. Katsastuspalvelurekisteri toimisi katsastusluvan haltijoille myös välineenä, jolla katsastustoimipaikat saisivat

tarjoamansa katsastuspalvelut vaivattomasti asiakkaiden tietoon.

Katsastuspalvelurekisteristä kuluttajat saisivat vaivattomasti tiedot katsastustoimipaikkojen sijainnista, toimipaikkojen tarjoamista katsastuspalveluista ja palvelujen hinnoista. Katsastuspalvelurekisteristä kuluttajille välitettävät palvelu- ja hintatiedot edistäisivät katsastusalan kilpailua ja rekisteri voisi näin osaltaan vaikuttaa katsastushintoja alentavasti.

Muutokset katsastajien koulutusvaatimuksiin

Nykyisin katsastajien peruskoulutusvaatimuksena oleva teknikkokoulutus on päättynyt vuonna 2001, mikä on käytännössä johtanut alalle tulevien katsastajien peruskoulutusvaatimuksen kohoamiseen insinööritasoiseksi (AMK). Muutoksen seurauksena työvoiman saatavuus katsastusallalle on vaikeutunut, mikä osaltaan on vähentänyt katsastusalan kilpailun lisääntymistä. Edellytetty insinööritutkintovaatimus poikkeaa myös yleisesti eurooppalaisesta katsastajilta vaaditusta peruskoulutuksesta. Katsastuspalvelujen kilpailun lisäämiseksi ja katsastusalan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi ehdotetaan määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittavien katsastajien peruskoulutusvaatimukseksi ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitetut alalle soveltuvat erikoisammattitutkinnot ja ammattitutkinnot. Erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon suorittaneelta henkilöltä edellytettäisiin kuitenkin pidempää korjaamokokemusta.

Määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittavan katsastustoimipaikan katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä peruskoulutuksena vaadittaisiin vähintään katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisesta aikuis-koulutuksesta annetussa laissa tarkoitettua ammattitutkintoa. Muihin katsastuksiin oikeuttavan toimiluvan osalta katsastustoiminnasta vastaavan henkilön peruskoulutuksena tulisi olla vähintään ammattikorkeakoululaissa tarkoitettu tekniikan ja liikenteen alan insinööri (AMK) -tutkinto, joka on suoritettu autotekniikan koulutusohjelmassa tai muussa soveltuvassa koulutusohjelmassa taikka katsastustoimintaan soveltuva ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettu erikoisammattitutkinto.

Teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan teknikkotason samoin kuin insinööritason tutkinnot täyttäisivät edelleen kaikkiin katsastustehtäviin edellytetyn peruskoulutusvaatimuksen.

Muutoksella varmistettaisiin riittävä henkilöstön saatavuus katsastusten laatua vaarantamatta. Ehdotusten arvioidaan myös hillitsevän alan kustannusten ja katsastushintojen nousua.

Katsastustoiminnan valvontamaksu

Nykyisin maksuperustelain nojalla vahvistettu katsastustoiminnan valvontamaksu esitetään muutettavaksi pitkälti samaan tarkoitukseen perittäväksi veroluonteiseksi katsastustoiminnan valvontamaksuksi. Katsastustoiminnan valvontamaksu katsotaan perustuslain näkökulmasta veroksi. Siitä tulee säättää lailla. Nykyisin katsastusluvan haltijat maksavat katsastustoiminnan valvontamaksua 2,10 euroa jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta tulisi voimaan vuonna 2012. Lisääntyvien valvontakulujen ja katsastuspalvelurekisteristä aiheutuvien kulujen kattamiseksi valvontamaksuksi esitetään 2,90 euroa.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenteen turvallisuusvirasto teettivät Ramboll Management Consultingilla selvityksen katsastuslupia koskevan, lausuntokierroksella olleen lakiluonnoksen vaikutuksista (Trafin julkaisuja 11/2010: Selvitys ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain muutosehdotusten vaikutuksista), jäljempänä *Rambollin selvitys*. Selvitys julkaistiin syyskuussa 2010.

Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Esityksen yhtenä tavoitteena on hillitä viime vuosina toteutunutta katsastuksista perittävien maksujen nousua katsastuksen laatua heikentämättä.

Katsastusluvista ehdotetun lain mukaan määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittava katsastustoimipaikka voisi harjoittaa

ajoneuvojen huoltoa ja korjausta. Yritysten uusien palvelujen kehittyessä kansalainen voisi jatkossa huoltaa, korjata ja katsastaa ajoneuvonsa samassa toimipaikassa yhdellä käynnillä. Tämä vähentäisi näihin toimenpiteisiin kuluva-aikaa ja vaivaa. Koska katsastuspalvelujen tarjontaa erityisesti kevyiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksiin olisi todennäköisesti nykyistä enemmän, lähin katsastustoimipaikka olisi myös nykyistä lähempänä asiakasta. Kilpailun lisääntymisen oletetaan myös hillitsevän ja mahdollisesti alentavan katsastuspalveluista perittäviä maksuja. Rambollin selvityksen mukaan katsastuksista kiinnostuneiden korjaamoiden arvio tulevaksi määräaikaikatsastuksen hinnaksi sisältäen päästömittaukset on kevyelle ajoneuvolle noin 42 euroa ja raskaalle ajoneuvolle noin 90 euroa, kun vastaava kevyen ajoneuvon katsastuksen hinta vuonna 2009 oli keskimäärin 84 euroa.

Katsastuksista noin kuusi prosenttia on raskaiden ajoneuvojen katsastuksia. Kun kevyiden ajoneuvojen katsastuksilla ei enää tuettaisi raskaiden ajoneuvojen katsastuksia, raskaiden ajoneuvojen katsastusten hinnat voisivat alkuvaiheessa nousta jonkin verran nykyisestä, mutta samalla kevyiden ajoneuvojen katsastusten hinnat voisivat laskea. Kun katsastustoimipaikalla ei enää olisi velvollisuutta katsastaa sekä kevyitä että raskaita ajoneuvoja, ajoneuvojen katsastuksia suorittavien toimipaikkojen sijainnin määräisi palvelujen tarve, ei kevyiden ajoneuvojen katsastustoimipaikan paras sijainti. Oletettavaa on, että raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikkoja syntyisi uusiin, asiakkaiden kannalta nykyistä soveliaampiin paikkoihin.

Esitetyt muutokset toisivat mukanaan katsastuspalvelurekisterin, josta kansalaisilla olisi mahdollisuus seurata ja vertailla katsastustoimipaikkojen palveluiden saatavuutta ja katsastuspalveluiden hintoja. Tämän voidaan olettaa johtavan parempaan hintatietoisuuteen, josta olisi seurauksena kalliimpien toimipaikkojen markkinaosuuden lasku ja hintakilpailun koveneminen. Katsastuspalvelurekisteri mahdollistaisi myös Liikenteen turvallisuusvirastolle uusien palveluiden kehittämisen kansalaisille.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotetun lain mukaan yksittäishyväksynnästä perittäisiin Liikenteen turvalli-

suusvirastolle maksu valtion maksuperusteissa (150/1992) säädettyjen perusteiden mukaan. Maksu olisi kiinteä. Sillä katettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvat kulut, joita muun ohessa olisivat viraston sopimuskumppaneina toimiville yksittäishyväksyntöjen myöntäjille maksettavat palvelukorvaukset. Koska yksittäishyväksyntään liittyvä työmäärä riippuu ajoneuvoluokasta, myös asiakkaalta perittävän maksun suuruus vaihtelisi vastaavalla tavalla. Hintataso olisi ajoneuvoluokasta riippuen arviolta 150—300 euroa. Halvinta yksittäishyväksyntä olisi kevyille perävaunuille ja kalteinta raskaille ajoneuvoille.

Nykyisin katsastustoimipaikkojen yksittäishyväksynnästä perimä maksu on likimain 250 euroa. Hinta on yleisesti ottaen sama ajoneuvoluokasta riippumatta. Ehdotus muuttaisi näin ollen joidenkin yksittäishyväksyntöjen hintoja, mutta hintataso säilyisi ennallaan.

Yksittäishyväksynnästä perittävään kiinteään maksuun sisältyisi yksittäishyväksynnän myöntäminen, joka käsittäisi ajoneuvon tunnistamisen, vaatimustenmukaisuuden tarkastuksen asiakirjojen perusteella ja ajoneuvon tietojen tallettamisen Liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmään. Maksuun ei sisältyisi ajoneuvolain 50 e §:ssä tarkoitettuja vähäisiä tarkastuksia eikä muitakaan vaatimustenmukaisuuden varmistamiseksi tehtäviä tarkastuksia. Näistä toimenpiteistä yritykset voisivat veloittaa erikseen.

Katsastustoiminnan valvontamaksusta ehdotetun lain mukaan valvontamaksu olisi 2,90 euroa jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Nykyisin perittävä katsastustoiminnan maksu on 2,10 euroa. Katsastustoimipaikat vyöryttänevät ehdotetun korotuksen asiakailtaan perimiinsä katsastusmaksuihin, mutta 0,80 euron korotuksen vaikutusta kotitalouksien asemaan voitaneen pitää vähäisenä.

Vaikutukset yrityksiin

Esitettyjen muutosten seurauksena uuden katsastustoimipaikan perustaminen olisi nykyistä helpompaa ja edullisempaa riippumattomuusvaatimusten helpottuessa sekä koeajoratavaatimuksesta ja kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen sidonnaisuudesta luovuttaessa.

Alalle odotetaan tulevan uusia yrityksiä, koska riippumattomuusvaatimusten lieventyessä alalle voisi nykyisten toimijoiden lisäksi tulla ajoneuvojen tai niiden osien maahan tuontia, kauppaa, korjausta tai huoltoa harjoittavia yrityksiä, ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa harjoittavia yrityksiä sekä luvanvaraista liikennettä harjoittavia yrityksiä. Rambollin selvityksen mukaan jopa 2 000 korjaamoalan yritystä olisi kiinnostuneita tarjoamaan kevyiden ajoneuvojen katsastuspalveluita.

Koska esitetyt muutokset lisääisivät katsastustoimipaikkojen määrää, kilpailu asiakkaita kiristyisi ja yhdellä katsastustoimipaikalla katsastettaisiin ainakin alkuvaiheessa keskimäärin nykyistä vähemmän ajoneuvoja. Oletettavaa on, että uudet toimijat pyrkisivät saamaan osuuden markkinoista. Nykymallin mukainen toiminta ei enää olisi yhtä kannattavaa kuin aiemmin. Rambollin selvityksen mukaan neljäsosa katsastustoimipaikoista arvioi lopettavansa toimintansa kokonaan muutosten seurauksena, 14 prosenttia arvioi lopettavansa kevyen kaluston katsastuspalveluiden tarjoamisen ja 20 prosenttia arvioi lopettavansa raskaan kaluston katsastuspalveluiden tarjoamisen. Esitetyt muutokset mahdollistaisivat kuitenkin pelkästään määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittaville katsastustoimipaikoille tilojen ja laitteiden hyödyntämisen myös muuhun toimintaan toisin kuin nykyisin. Nykyisillä katsastustoimipaikoilla olisi mahdollisuus jatkaa toimintaa nykymallin mukaisina kaikkien ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksia tai kaikkia katsastuspalveluita tarjoavina toimipaikkoina tai kaventaa toimintaansa esimerkiksi vain kevyiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksia tarjoavaksi toimipaikaksi, joka suorittaisi myös joitakin huolto- ja korjaustoimenpiteitä. Tämä toisi yritykselle mahdollisuuden luopua kannattamattomasta toiminnastaan ja korvata se uusilla toimintamalleilla. Rambollin selvityksen mukaan viidennes nykyisistä katsastustoimipaikoista arvioi aloittavansa kevyiden ajoneuvojen korjaamopalveluiden tarjonnan ja 7 prosenttia raskaan kaluston korjaamopalveluiden tarjonnan.

Koska yritys voisi tarjota sekä korjaamo että katsastuspalveluita, katsastuslupia koskeva lakiehdotus parantaisi korjaamoiden kannat-

tavuutta harvaan asutuilla seuduilla, jolloin tällaisilla monia toimintoja harjoittavilla yrityksillä olisi nykyistä paremmat toimintaedellytykset.

Rambollin selvityksen mukaan 81 prosenttia kyselyyn vastanneista nykyisistä katsastustoimipaikoista ylläpitäisi suunnitellun katsastuspalvelurekisterin kaltaisia tietoja joka tapauksessa sähköisesti saatavilla. Yritykset arvioivat tietojen ylläpitoon ja toimittamiseen kuluvan vuodessa noin 5 tuntia. Esityksen vaikutuksia yritysten hallinnolliseen taakkaan voidaan pitää vähäisinä.

Esityksellä varmistettaisiin työvoiman saatavuus myös tulevaisuudessa, kun ajoneuvoalan asentajille annettaisiin mahdollisuus päästä katsastuslalle suorittamalla ammattitutkinnon.

Katsastuslupan haltijoilta perittäisiin vuoden 2012 alusta 2,90 euroa katsastustoiminnan valvontamaksua jokaisesta toimipaikan suorittamasta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta nykyisen 2,10 euron katsastustoiminnan maksun sijaan.

Lakiehdotuksessa olevat vaatimukset yksittäishyväksyntätoiminnalle eivät aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia nykyisin yksittäishyväksynnän väliaikaislain nojalla toimiville katsastustoimipaikoille. Tila- ja laitevaatimukset olisivat vähäisemmät kuin katsastusluvista ehdotetussa laissa olevat vaatimukset. Kustannuksia syntyisi lähinnä ehdotetun laatu järjestelmän luomisesta.

Laki avaisi myös muille kuin katsastusyrityksille mahdollisuuden tulla yksittäishyväksyntöjen myöntäjiksi.

Vaikutukset valtiontalouteen

Liikenteen turvallisuusviraston katsastustoiminnan valvontamaksulla katettavat menot lisääntyvät katsastusluvista ehdotetun lain mukaisista lisätehtävistä 2 400 000 eurolla kokonaismenojen noustessa 8 700 000 euroon. Esityksen mukaan säädettäisiin *laki katsastustoiminnan valvontamaksusta*, jonka mukaan valtiolle kannettaisiin veroluonteista katsastustoiminnan valvontamaksua. Valvontamaksun suuruus olisi vuoden 2012 alusta 2,90 euroa jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Katsastusten kokonaismäärän ennustetaan vuositasolla pysyvän nykyisessä noin

3,0 miljoonassa katsastuksessa. Valtiolle kertyisi valvontamaksusta noin 8 700 000 euron verotulo, jota maksettaisiin niistä toimenpiteistä, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuisivat ajoneuvoturvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta, katsastuksen tukitoiminnoista, kehittämisestä ja valvonnasta, ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämisestä katsastustehtäviä varten sekä ehdotetun katsastuspalvelurekisterin valmistamisesta ja ylläpitämisestä. Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirasto perii tätä vastaavaa katsastustoiminnanmaksua katsastustoimiluvan haltijoilta nykyisin voimassa olevan katsastuslupalain 24 a §:n nojalla. Nykyisen maksun suuruus on 2,10 euroa katsastusta kohden. Nykyisin perittävä maksu tuloutetaan Liikenteen turvallisuusviraston maksullisen toiminnan tuotoiksi. Katsastustoiminnan valvontamaksusta ehdotettu laki aiheuttaisi rakenteellisen muutoksen valtion talousarvioon siirryttäessä nykyisin noudatetusta nettoperiaatteesta bruttoperiaatteeseen. Talousarvion osaston 11 tulot kasvaisivat perittävän katsastustoiminnan valvontamaksun tuloista arviolta 8 700 000 eurolla vuodessa. Vastaavasti liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan 31 menot kasvavat 8 700 000 euroa vuodessa. Lakiesityksen vaikutusta on 2 400 000 euron lisäys.

Katsastusluvista ehdotetun lain odotetaan lisäävän katsastustoimipaikkojen ja määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvien loppukokeiden määrää. Myös katsastustoimipaikkojen valvonnan tarve kasvaisi. Lisäksi perustettaisiin katsastuspalvelurekisteri. Näiden muutosten seurauksena Liikenteen turvallisuusvirasto joutuisi tehostamaan katsastuksen valvontaa, hankkimaan toimipaikkojen tarkastuksiin resursseja ulkopuolisilta toimijoilta, järjestämään nykyistä enemmän määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyviä loppukokeita sekä rakentamaan katsastuspalvelurekisterin ja ylläpitämään sitä. Ehdotetut muutokset aiheuttaisivat myös useita pienempiä tietojärjestelmämuutoksia muun ohessa sen vuoksi, että määräaikaikatsastusten jälkitarkastukset olisivat esityksen mukaan mahdollisia kaikilla katsastustoimipaikoilla riippumatta siitä, missä katsastus on alun perin suoritettu.

Ehdotettujen muutosten vuoksi katsastuslupan haltijoiden toimintaan kohdistuvaa valvontaa tulisi lisätä tarkastamalla yksittäi-

siä ajoneuvoja katsastuksen jälkeen. Tämän toimintatapamuutoksen voidaan arvioida lisäävän Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajien matkustustarvetta ja matkakuluja vuositasolla noin 20 000 eurolla.

Katsastustoiminnan valvonnassa on tarkoitus ottaa käyttöön aiemmin käytössä ollut testiauto, jossa on tietyt viat. Autoa kierrätettäisiin useilla katsastustoimipaikoilla määräaikaikatsastuksessa. Testiautolla suoritettavaan tarkastustoimintaan tulisi vuosittain varata noin 800 000 euroa, jotta sitä pystytettiin käyttämään tehokkaasti.

Esitys mahdollistaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoimipaikkojen tarkastuspalveluiden hankkimisen myös ulkopuoliselta asiantuntevalta taholta. Tämän mahdollisuuden arvioidaan helpottavan lakiehdotuksen seurauksena todennäköisesti syntyvää katsastuksen valvonnan resurssivajetta. Jotta katsastustoimipaikkojen tarkastukset voitaisiin hoitaa tehokkaasti ulkoistettuina ostopalveluina ja Liikenteen turvallisuusviraston katsastustoimintaa valvovat tarkastajat voisivat keskittyä ajoneuvojen tarkastuksiin, valvonnan koordinointiin ja määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvien loppukokeiden vastaanottoon, sopimuskumppanien tekemiin tarkastuksiin tulisi varata vuosittain noin 700 000 euroa.

Katsastuslupia koskevassa lakiehdotuksessa määritellään katsastuspalvelurekisteri, jota Liikenteen turvallisuusvirasto pitäisi automaattisen tietojenkäsittelyn avulla. Katsastusluvian haltijoiden olisi ilmoitettava katsastuspalvelurekisteriin palvelu- ja hintatietonsa. Katsastuspalvelurekisterin rakentamisen arvioidaan maksavan noin 80 000 euroa ja sen ylläpidon lupahallintoineen noin 10 000 euroa vuodessa.

Liikenteen turvallisuusvirastojen omien resurssien lisäämiseen, (muun muassa kaksi lisäähenkilöä), ulkoistetun valvonnan hallinnointiin ja pienempiin tietojärjestelmän muutoksiin ja kehitystarpeisiin varattaisiin noin 790 000 euroa.

Katsastustoimipaikkojen toimilupien käsitteystä ja määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvistä loppukokeista aiheutuva kustannusten nousu 115 000 euroa katettaisiin niistä perittävillä erillisillä maksuilla, jotka tuloutetaan nettobudjetointia noudattaen viraston toimintamenomomentille. Katsastajien lop-

pukokeiden määrän arvioidaan nousevan noin 100 kappaleella vuodessa ja toimilupia haettaisiin alkuvaiheessa arviolta noin 100 kappaletta vuodessa nykyistä enemmän.

Yhteensä katsastusluvista ehdotettu laki lisäisi valtion menoja 2 515 000 euroa, josta 2,4 miljoonaa euroa katettaisiin valvontamaksulla ja 115 000 euroa muilla maksupöytälain mukaisilla maksuilla.

Ehdotuksen mukaan yksittäishyväksyntään tarvittavien palvelujen hankintaa koskevien sopimusten solmimisesta ei perittäisi maksua. Yksittäishyväksynnästä ei myöskään perittäisi valvontamaksua, koska kaikki toiminnan kustannukset katettaisiin asiakkailta perittävällä suoritelmaksulla. Toiminnan menot olisivat vuositasolla arviolta 2,5 miljoonaa euroa. Suurin osa summasta koostuisi yksittäishyväksyntöjen myöntäjille maksettavista palvelukorvauksista. Loput, arviolta 30 000 euroa, koostuisivat Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvista sopimusten tekemiseen sekä yksittäishyväksyntöjen myöntäjien valvontaan, koulutukseen ja ohjeistamiseen liittyvistä menoista. Yhtä yksittäishyväksyntää kohden viranomaisille aiheutuvat kustannukset olisivat suuruusluokaltaan yhtä suuria kuin yhtä katsastustapahtumaa kohti aiheutuvat kustannukset. Yksittäishyväksynnästä aiheutuvat menot olisivat noin 2,5 miljoonaa euroa ja se kerättäisiin yksittäishyväksynnän yhteydessä niiltä, jotka esittävät ajoneuvonsa yksittäishyväksyntään. Nettomääräisesti lakiesitys ei tältä osin aiheuta lisäkustannuksia.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotettu laki

Katsastusluvista ehdotetun lain voidaan arvioida johtavan toimiluvan haltijoiden toimintatapojen erilaisuuteen, katsastettavan ajoneuvokaluston ikä- ja kuntorakenteen merkittävään epätasalaatuisuuteen katsastustoimintaa harjoittavien yritysten välillä ja katsastettavien ajoneuvojen toimipaikkakohtaisen määrän vähenemiseen. Nämä johtavat Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksenvalvontaprosessien uudistamiseen ja nykyistä suurempaan katsastustoiminnan valvonnan tarpeeseen. Uusien tilastollisen valvontakeinojen kehittäminen ja kasvava valvottavien

katsastustoimipaikkojen määrä vaativat nykyistä enemmän Liikenteen turvallisuusviraston henkilöresursseja.

Esityksen odotetaan lisäävän katsastustoimipaikkojen kokonaismäärää, joten uusien toimilupien käsittely lisääntyisi alkuvaiheessa nykyisestä. Pidemmällä aikavälillä uusien lupahakemusten määrät todennäköisesti vähenisivät, sillä uudet luvat myönnettäisiin toistaiseksi voimassa olevina. Alkuvaiheessa uusien lupien käsittely kuitenkin kuormittaisi Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksen valvontaa. Jatkossa kuormittava vaikutus syntyisi viiden vuoden välein tehtävistä säännöllisistä tarkastuksista, joissa tarkastettaisiin luvan myöntämisen edellytysten täyttyminen.

Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuus tarkempien määräysten antamiseen katsastuslaitteista ja katsastustoimipaikan tiloista sekä katsastustoimipaikan erillään olevien toimitilojen enimmäisetäisyyksistä ja eräistä muista seikoista. Näiden normien antamiseen ja ylläpitoon pitäisi myös varata riittävät resurssit.

Esityksen voidaan arvioida lisäävän katsastajien määrää, jolloin määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvien loppukokeiden lisääntyminen kuormittaisi Liikenteen turvallisuusviraston resursseja. On mahdollista, että ilman uusia resursseja loppukokeiden vastaanottamisen nykyisestä palvelutasosta jouduttaisiin tinkimään.

Kokonaisuudessaan ehdotusten voidaan arvioida lisäävän Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksen valvonnan henkilöresurssien tarvetta 2–3 henkilötyövuodella, mikä toteutetaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle tuottavuusohjelmassa hyväksyttyjen henkilöstömäärien puitteissa.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki

Ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto olisi vastuussa yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan itse suorittaisi yksittäishyväksyntöjä, vaan yksityiset yritykset Liikenteen turvallisuusviraston kanssa tekemän sopimuksen nojalla. Koska rekisteröintikatsastuksia suorittavat yksityiset katsastustoimipaikat jo nyt myöntävät yksittäishyväk-

synnät yksittäishyväksynnän väliaikaislain nojalla, ehdotuksella ei niiltä osin olisi vaikutuksia Liikenteen turvallisuusviraston toimintaan.

Ehdotukset saattavat edellyttää Liikenteen turvallisuusvirastoon jonkin verran lisää resursseja yksittäishyväksyntöjen myöntäjien ohjeistamiseen ja koulutukseen. Toimijoiden määrän pieneneminen saattaisi kuitenkin myöhemmin tasata lisääntyntä resurssitarvetta. Alkuvaiheessa yksittäishyväksyntöjen myöntämistoimintaa koskevien sopimusten solmiminen lisäisi Liikenteen turvallisuusviraston henkilöresurssien tarvetta. Toiminnan vakiinnuttua tarvittavien resurssien tarve kuitenkin vähenisi.

Yksittäishyväksyntöjen myöntäjiä koskevilla ehdotuksella ei kokonaisuudessaan arvioida olevan merkittäviä vaikutusta Liikenteen turvallisuusviraston henkilöresursseihin.

3.3 Ympäristövaikutukset

Lakiehdotuksilla ei ole merkittäviä ympäristövaikutuksia. Ajoneuvojen melu- ja pakokaasupäästöjen valvonta katsastuksessa ja yksittäishyväksynnässä säilyisi nykyisellä tasolla.

Katsastusluvista ehdotetun lain mukaan katsastus-, huolto- ja korjauspalveluita voisi saada samasta toimipaikasta. Koska palvelut voitaisiin näin hoitaa yhdellä käyntikerralla, ajoneuvojen katsastukseen, huoltoon ja korjaukseen siirtämisestä aiheutuvat ympäristöhaitat vähentyisivät.

3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotettu laki

Katsastusluvista ehdotetun lain mukaan katsastusluvan voisi saada erikseen kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin. Ehdotukset parantaisivat kevyiden ajoneuvojen katsastuspalveluiden saatavuutta, mutta todennäköisesti muuttaisivat raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikkojen sijaintia. Nykyisin kevyiden ja raskaiden ajoneuvon varsinaisia katsastustoimipaikkoja on yhtä paljon, vaikka raskaiden ajoneuvojen katsastuksia on vain noin kuusi prosenttia kaikista katsastuksista. Raskaiden ajoneuvojen katsastuspalveluiden saatavuus säilyisi todennäköi-

sesti koko massa sellaisella tasolla, että niiden saatavuus ei vaarantuisi ja joillakin alueilla saatavuus voisi jopa parantua nykyisestä. Katsastustoimipaikkojen sijainti voisi muodostua myös nykyistä asiakasystävällisemmäksi, kun katsastettavan kohderyhmän tarpeet olisi mahdollista huomioida paremmin.

Raskaiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksiin voitaisiin esityksen mukaan myöntää katsastuslupa myös poikkeuksellisin vaatimuksin, jos seudun raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelutarjonta on puutteellista, mikä mahdollistaisi palvelujen säilymisen alueellisesti riittävinä. Katsastustoiminnan taloudellinen tehokkuus myös paranisi, kun katsastuspalveluiden tarve olisi kohdistettavissa nykyistä paremmin todellisen kysynnän mukaan.

Esityksellä ei ole vaikutusta katsastettavien ajoneuvojen määrään.

Esityksen seurauksena katsastustoiminnan laadun arvioidaan säilyvän nykyisellä tasolla, joten esityksellä ei olisi vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki

Yksittäishyväksyntöjä arvioidaan myönnettävä vuosittain 11 000—14 000. Nykyisin yksittäishyväksyntöjä voivat yksittäishyväksynnän väliaikaislain nojalla myöntää kaikki katsastustoimipaikat, joilla on rekisteröintikatsastusoikeudet. Yksittäishyväksyntöjen myöntäminen on kuitenkin vahvasti keskittynyttä, koska noin 30 katsastustoimipaikkaa myöntää 70 prosenttia yksittäishyväksyntöistä. Ehdotetut muutokset saattavat harventaa yksittäishyväksyntöjen myöntäjien verkostoa. Kaikki nykyiset rekisteröintikatsastuksia suorittavat katsastustoimipaikat tuskin ryhtyvät jatkossa yksittäishyväksyntöjen myöntäjiksi. Suurin osa yksittäishyväksyntöjen myöntäjistä on todennäköisesti jatkossakin katsastustoimipaikkoja.

Koska yksittäishyväksyntäpalveluja tarvitaan pääasiassa siellä, missä ajoneuvoja valmistetaan tai varustellaan ennen ensirekisteröintiä taikka missä ajoneuvojen maahantuoajat toimivat, verkoston harvenemisella ei olisi käytännössä kielteisiä vaikutuksia palvelujen saatavuuteen.

Ehdotetut muutokset mahdollistaisivat myös muiden kuin katsastustoimipaikkojen tulemisen alalle. Mahdolliset uudet toimijat voisivat olla joko pelkästään yksittäishyväksyntään keskittyviä yrityksiä tai nykyisin ajoneuvolaissa tarkoitettuina tutkimuslaitoksina tai hyväksytyinä asiantuntijoina toimivia yrityksiä.

Toimijoiden vähentyessä yhden yksittäishyväksyntöjen myöntäjän kokemus toiminnasta lisääntyisi kasvaneen työmäärän kautta. Tämä parantaisi toimijoiden ammattitaitoa ja sitä kautta yksittäishyväksyntöjen laatua. Laadun paranemisella olisi positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

4 Asian valmistelu

4.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Ajoneuvohallintokeskus teki liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotuksen katsastajilta vaadittavan peruskoulutuksen muuttamisesta (dnro 237/12/2007) helmikuussa 2007. Ehdotuksen on valmistellut Ajoneuvohallintokeskuksen yhteydessä toimiva katsastustoiminnan koulutustoimikunta.

Syyskuussa 2007 julkaistiin Ajoneuvohallintokeskuksen TalentPublicHouse Oy:llä teettämä selvitys katsastustoiminnan hintakehityksestä (Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä, nro 2/2007: Selvitys katsastustoiminnan hintakehityksestä 1994—2007).

Ajoneuvohallintokeskus teki helmikuussa 2008 liikenne- ja viestintäministeriölle selvityksen mahdollisuuksista hillitä katsastushintojen nousua. Tästä selvityksestä pyydettiin sidosryhmien lausunnot (dnro 1630/12/2007). Ajoneuvohallintokeskus teki myös tammikuussa 2009 ministeriölle ehdotuksia katsastustoiminnan kehittämisestä (LVM041:00/2008). Näistä ehdotuksista ministeriössä järjestettiin sidosryhmille kuulemistilaisuus huhtikuussa 2009. Tilaisuudessa Ajoneuvohallintokeskuksen edustaja selvitti viraston ehdotuksia. Tilaisuudessa kuultiin myös sidosryhmien alustavia näkemyksiä asiasta.

Nykytilan arviointia koskevassa kappaleessa 2.3 on seostettu McKinsey & Companyn ensimmäistä ja toista selvitystä, jotka julkaisiin syyskuussa 2008 ja loppuvuodesta 2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti sidosryhmille tammikuussa 2010 uuden kuulemistilaisuuden, jossa esiteltiin ja jaettiin ministeriössä valmistellut lakiluonnokset uudeksi katsastuslupalaiksi ja uudeksi laiksi ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä. Katsastuslupia koskevassa lakiluonnoksessa oli esillä muun ohessa kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttäminen samoin kuin katsastustoiminnan riippumattomuusvaatimuksesta luopuminen. Kuulemistilaisuudessa sidosryhmien edustajat saivat esittää näkemyksensä luonnoksista. Tilaisuuden osanottajilla oli myös mahdollisuus myöhemmin kommentoida lakiluonnoksia. Tämän kuulemistilaisuuden jälkeen ministeriö järjesti samoista lakiluonnoksista myös useita yksittäisiä kuulemistilaisuuksia, joissa kuultiin katsastusalan useita sidosryhmiin kuuluvia viranomaisia, yrityksiä ja muuta autoalaa yksitellen.

4.2 Lausunnot ja niiden huomioonottaminen

Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, opetus- ja kulttuuriministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Opetushallitukselta, Tullilaitokselta, Rajavartiolaitokselta, Liikkuvalta poliisilta, Liikenneturvalta, Liikennevakuutuskeskukset, Kilpailuvirastolta, Kuluttajavirastolta, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry:ltä, A-Katsastus Oy:ltä, K1 Katsastajat Oy:ltä, Autoalan Keskusliitto ry:ltä, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry:ltä, Autoliitto ry:ltä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL Oy:ltä, Linja-autoliitto ry:ltä, Suomen Taksiliitto ry:ltä ja Autokatsastajat AK ry:ltä sekä useilta muilta ajoneuvo- ja kuljetusalan etujärjestöiltä ja muilta sidosryhmiltä. Lisäksi useat yksityiset katsastusyritykset toimittivat esityksestä lausuntonsa.

Suurin osa lausunnonantajista piti esityksen tavoitteita kannatettavina. Useat lausunnonantajat katsoivat lakimuutosten lisäävän katsastusalan kilpailua, mikä hillitsisi katsas-

tushintojen nousua. Nykyisin toimivat katsastusyritykset eivät pääasiassa katsastajan peruskoulutusvaatimusten muutosehdotusta lukuun ottamatta kannattaneet ehdotettuja muutoksia.

Riippumattomuusvaatimusten lieventäminen

Esityksen mukaiseen riippumattomuusvaatimusten lieventämiseen siten, että autoalan kaupalliset toimijat kuten autoliikkeet ja autokorjaamot voisivat katsastustoimiluvan vaatimukset täyttäessään saada toimiluvan määräaika- ja valvontakatsastuksiin, suhtautuivat myönteisesti muun ohessa työ- ja elinkeinoministeriö, sisäasiainministeriö, Kilpailuvirasto, Kuluttajavirasto, Autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Linja-autoliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. Riippumattomuuden lieventämistä puoltavissa lausunnoissa kantaa oli yleisesti perusteltu kilpailun lisääntymisellä ja katsastuspalvelujen saatavuuden parantumisella.

Lausunnonantajista muun ohessa Liikennevakuutuskeskus, Yleinen Teollisuusliitto ry, Autokatsastajat AK ry, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, A-Katsastus Oy, K1 Katsastajat Oy ja Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet ry eivät kannattaneet riippumattomuusvaatimuksen lieventämistä. Tahot, jotka eivät kannattaneet riippumattomuuden lieventämistä, perustelivat useimmiten kantaansa erikois- ja raskaan kaluston katsastuspalvelujen heikentymisellä. Lisäksi katsastuksen ja korjauksen suorittamisen samassa yrityksessä arvioitiin johtavan tarpeettomiin hylkäyksiin, jotta saataisiin yritykselle lisää korjaustöitä.

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttäminen

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttämistä puolsivat lausunnoissaan muun ohessa Kilpailuvirasto, Kuluttajavirasto, Ammattiedistämislaitos AEL, Yleinen Teollisuusliitto ry, Autoliitto ry ja Logistiikkayritysten Liitto ry. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry puolsi launnossaan eriyttämistä edellyttäen, ettei raskaan kaluston katsastusverkko saa syrjäisillä, harvaan asutuilla seuduillakaan muodostua kohtuut-

toman harvaksi. Eriyttämistä puoltavissa lausunnoissa kantaa oli yleisesti perusteltu uusin toimijoiden katsastusosalalle tulon helpottamisella lisäämään kilpailua, hillitsemään katsastushintojen nousua ja vähentämään mahdollista raskaan kaluston katsastuskustannusten subventoimista kevyen kaluston katsastuksilla.

Lausunnoissaan kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttämistä eivät kannattaneet Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet ry, Autokatsastajat AK ry, Linja-autoliitto ry ja K1 Katsastajat Oy. Tahot, jotka eivät kannattaneet lausunnoissaan katsastuslupien eriyttämistä, perustelivat yleisesti kantaansa raskaan kaluston katsastuspalvelujen saatavuuden heikentymisellä.

Muutosehdotukset katsastajien koulutusvaatimuksiin

Lausunnon antajista opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, sisäasiainministeriön poliisiosasto, Kilpailuvirasto, Liikennevalvokeskus, Autoliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Autotuojat ry, Ammatinedistämislaitos AEL, Autoalan Keskusliitto ry, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja A-katsastus Oy suhtautuivat pääosin myönteisesti katsastajien koulutusvaatimuksia koskeviin ehdotuksiin. Koulutusvaatimusten muutosesitystä puoltaneet perustelivat puoltamista yleisesti sillä, että muutokset toisivat helpotusta katsastusalan työvoiman saantiin ja sitä kautta hillitsisivät katsastushintojen nousua.

Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet ry, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, Autokatsastajat ry ja Yleinen Teollisuusliitto ry eivät sen sijaan puoltaneet katsastajien koulutusvaatimusten muutosehdotuksia. Kyseiset tahot pitivät lausunnoissaan koulutusvaatimusten muutosehdotuksia yleisesti katsastajan koulutus- ja pätevyysvaatimuksia madaltavina ja katsoivat muutosten johtavan katsastuksen laadun ja liikenneturvallisuuden heikkenemiseen.

Katsastuspalvelurekisteri

Katsastuspalvelurekisterin käyttöön ottamista puolsivat lausunnoissaan työ- ja elinkeinoministeriö, sisäasiainministeriön rajavartiolaitos, Kilpailuvirasto, Kuluttajavirasto, Liikennevalvokeskus, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Logistiikkayhdistysten Liitto ry. Katsastuspalvelurekisteriä lausunnossaan kannattaneet perustelivat kantaansa yleisesti sillä, että rekisteri parantaisi asiakaspalvelun laatua ja lisäisi hallinnollisen toiminnan läpinäkyvyyttä.

Katsastuspalvelurekisterin perustamista eivät lausunnoissaan puoltaneet Autoalan Keskusliitto ry, Autokatsastajat ry eikä K1 Katsastajat. Kyseiset tahot perustelivat kielteistä kantaansa yleisesti katsastuspalvelurekisteristä toiminnan harjoittajille aiheutuvilla lisäkustannuksilla ja -työllä.

Muuta huomioitavaa lausunnoista

Lausunnossaan valtiovarainministeriö toteusi ehdotuksen Liikenteen turvallisuusvirastolle todetun katsastustoimen valvontatarpeen lisääntymisen osalta, että Liikenteen turvallisuusvirastolle esityksen seurauksena mahdollisesti tulevat uudet ja muuttuvat tehtävät tulee järjestää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle tuottavuusohjelmassa hyväksytyjen henkilöstömäärien puitteissa.

Oikeusministeriö teki lausunnossaan lakiluonnoksiin useita muutosehdotuksia sekä painotti lausunnossaan ja lausunnon antamisen jälkeen käydyssä neuvottelussa hyvä hallinnon toteuttamisen tärkeyttä katsastustoiminnassa. Oikeusministeriön lausunto ja muut kannanotot on otettu huomioon esityksessä jatkovalmisteluissa.

Lausunnossaan Kuluttajavirasto katsoi, että katsastuspalvelun saaminen kohtuulliseen hintaan olisi turvattava laissa, jolloin perittävät katsastusmaksut saisivat sisältää enintään kohtuullisen tuoton katsastustoimintaa harjoittavien yritysten pääomalle. Kuluttajaviraston esitystä tuoton rajoittamiseksi ei sellaisenaan otettu huomioon. Esityksessä päädyttiin toteuttamaan katsastustoiminnan hintojen seuraaminen ehdotettua katsastuspalvelurekisteriä hyödyntäen.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki ajoneuvojen katsastusluvista

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Soveltamisala. Pykälän *1 momentin* mukaan lakia sovellettaisiin voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesti katsastusluvan hakijoihin, niihin, jotka harjoittavat kyseisen luvan nojalla katsastustoimintaa sekä niihin, jotka antavat katsastustoiminnassa edellytettävää koulutusta. Lakiin otettaisiin katsastajan ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön luotettavuutta ja ammattitaitoa koskevia säännöksiä, mistä otettaisiin maininta lain soveltamisalaan.

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin selvyiden vuoksi säännös, jonka mukaan ajoneuvon tyyppihyväksynnän ja yksittäishyväksynnän myöntäjästä säädetään erikseen. Ajoneuvolaain 34 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomessa tyyppihyväksyntäviranomaisena. Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän myöntäjästä säädetään yksittäishyväksynnän väliaikaislaissa ja nykyisessä yksittäishyväksyntälaissa. Jälkimmäinen laki esitetään nyt kumottavaksi ja annettavaksi uusi laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä.

2 §. Lain soveltaminen puolustusvoimissa. Lakiin otettaisiin oma pykälä lain soveltamisesta puolustusvoimissa.

Ehdotetun *1 momentin* mukaan puolustusministeriön asetuksella säädettäisiin edelleen siitä, mitkä sotilasajoneuvot katsastetaan ehdotetun lain mukaisessa katsastustoimipaikassa ja mitkä sotilasajoneuvot puolustusvoimat katsastaa itse. Eräiden liikenteessä käytettävien sotilasajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetussa puolustusministeriön asetuksessa (744/2009) säädetään puolustusvoimien suorittamasta sotilasajoneuvorekisteriin rekisteröityjen ajoneuvojen määräaikaikatsastuksesta ja vuositarkastuksesta.

Tavanomaiset sotilasajoneuvot katsastetaan katsastuslupalaissa tarkoitettussa katsastustoimipaikassa. Puolustusvoimat katsastaa itse sellaisen ajoneuvokaluston, joka on käytössä

vain puolustusvoimissa ja joiden tuntemus on vain puolustusvoimissa. Vuosittain katsastustoimipaikoilla katsastetaan noin 7 000 sotilasajoneuvoa; puolustusvoimissa ajoneuvotarkastajat katsastavat noin 2 100 ajoneuvoa, minkä lisäksi puolustusvoimat katsastaa panssarikaluston. Koska osa sotilasajoneuvoista katsastetaan puolustusvoimissa, on tarpeen, että puolustusministeriön asetuksella säädetään tällaisen kaluston katsastuksessa tarvittavista puolustusvoimien katsastuspaikkaan ja sen varustukseen liittyvistä erityisistä vaatimuksista. Tältä osin puolustusministeriön asetuksenantovaltuuksia nykyiseen verrattuna täydennettäisiin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin puolustusvoimien ajoneuvotarkastajaa koskevista vaatimuksista. Puolustusvoimissa katsastuksia suorittavan ajoneuvotarkastajan peruskoulutusvaatimuksiin ja luotettavuuteen sovellettaisiin tämän lain säännöksiä. Sen sijaan ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus olisi puolustusvoimien järjestämää. Jatkokoulutus käsittäisi puolustusvoimissa katsastettavan kaluston erityispiirteiden vaatimukset. Laajan jarrutarkastuksen suorittamisen edellyttämä erikoiskoulutus olisi kuitenkin yleisten vaatimusten mukainen.

Tarkastajaoikeudet olisivat tasoltaan tämän lain mukaisia raskaan kaluston oikeuksia, mutta ne luokiteltaisiin panssarikaluston ja muun kaluston oikeuksiin. Esimerkiksi tämän lain mukainen raskaan kaluston koulutus soveltuisi puolustusvoimissa muun kuin panssarikaluston määräaikaikatsastuksiin.

Tarkastajaoikeudet myöntäisi hakemukselta pääesikunta. Oikeus olisi voimassa koko henkilön palvelusajan sillä edellytyksellä, että tarkastaja osallistuisi säännöllisesti määräajoin järjestettävään täydennyskoulutukseen.

3 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin laissa käytettyjä käsitteitä.

Pykälän *1 kohdan* mukaan katsastuksella tarkoitettaisiin ajoneuvolaissa tarkoitettuja katsastuksia. Näitä ovat määräaikaik-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastus.

Pykälän *2 kohdan* mukaan katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä tarkoitettaisiin sellaista henkilöä, joka vastaa katsastus-

toimipaikalla suoritettavista katsastuksista ja osaltaan varmistaa katsastusten suorittamisen asianmukaisuuden.

Pykälän 3 kohdan mukaan katsastajalla tarkoitettaisiin henkilöä, jolla on oikeus suorittaa katsastuksia. Laissa ja sen nojalla säädetäisiin katsastajaa koskevista vaatimuksista, jotka liittyvät katsastajan luotettavuuteen ja ammattitaitoon.

Pykälän 4 kohdan mukaan kevyillä ajoneuvoilla tarkoitettaisiin henkilöautoja, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia (M_1 -luokka), sekä pakettiautoja (N_1 -luokka), mopoja, moottoripyöriä, kolmi- ja nelipyöriä sekä kevyitä nelipyöriä (L -luokat), enintään 3,5 tonnin kokonaismassaisia perävaunuja (O_1 - ja O_2 -luokat) ja maastoajoneuvoja. Voimassa olevassa katsastuslupalaissa vastaavaa käsitettä ei ole määritelty. Siitä mitkä ajoneuvot on määräaikaikatsastettava, säädetään katsastusasetuksessa.

Pykälän 5 kohdan mukaan raskailla ajoneuvoilla tarkoitettaisiin henkilöautoja (M_1 -luokka), joiden kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, kuorma-autoja (N_2 - ja N_3 -luokat), linja-autoja (M_2 - ja M_3 -luokat), yli 3,5 tonnin kokonaismassaisia perävaunuja (O_3 - ja O_4 -luokat), traktoreita (T - ja C -luokka), liikennetraktoreita ja moottorityökoneita. Voimassa olevassa katsastuslupalaissa vastaavaa käsitettä ei ole määritelty.

Ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetun liikenneministeriön päätöksen 2 §:ssä määritellään kevyt ja raskas kalusto. Mainituissa 3 §:ssä kevyellä kalustolla tarkoitetaan kaikkia sellaisia ajoneuvoja, joiden suurin käytössä ja rekisteröinnissä sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja raskaalla kalustolla kaikkia sellaisia ajoneuvoja, joiden suurin käytössä ja rekisteröinnissä sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia. Nämä määrittelyt liittyvät katsastajien koulutusvaatimuksiin.

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen määrittely liittyisi erityisesti 6 §:ssä säädettäväksi ehdotettuun katsastuslupien jaotteluun. Kevyiden ja raskaiden ajoneuvon määritelmien mukaan kaikki linja-autot kuuluisivat raskaisiin ajoneuvoihin. Kaikki traktorit ja moottorityökoneet kuuluisivat myös raskaisiin ajoneuvoihin, mutta niillä ei ole määräaikaikatsastusvelvollisuutta. Esitetty luokittelu vastaisi nykyistä katsastajien koulutuskäytäntöä.

Pykälän 6 kohdan mukaan katsastuspalvelurekisterillä tarkoitettaisiin julkista rekisteriä katsastuslupan haltijoista ja niiden katsastuspalveluihin liittyvistä asioista. Liikenteen turvallisuusvirasto pitäisi rekisteriä automaattisen tietojenkäsittelyn avulla internetissä. Rekisteristä kansalaisilla olisi mahdollisuus saada luotettavaa tietoa katsastusten hinnoista sekä vertailla toimipaikkojen palveluita ja hintoja.

2 luku. Katsastuslupa

4 §. *Lupavaatimus.* Katsastustoimintaa saisi pykälän mukaan nykyiseen tapaan harjoittaa vain katsastuslupan haltija. Lain 5 §:ssä säädettäisiin katsastuksen vähäisten osien osalta poikkeus lupavaatimuksesta.

5 §. *Ilman katsastuslupaa suoritettavat katsastuksen osat.* Pykälän 1 momenttiin otettaisiin voimassa olevan katsastuslupalain 2 §:n 3 momentissa oleva säännös asiallisesti sellaisenaan. Momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää, että katsastustehtävien vähäisiä osia voi suorittaa muuakin tarkastuspaikka kuin katsastustoimipaikka. Tarkastuspaikalla tulisi nykyiseen tapaan olla käytettävissään riittävä tarkastuslaitteisto sekä tehtävissä tarvittava pätevä ja asiantunteva henkilöstö. Nykyisestä säännöksestä poiketen tarkastuspaikalla tulisi olla käytettävissään myös tehtävien suorittamiseen tarvittavat toimitilat.

Katsastusasetuksen 17 §:ssä säädetään tarkastuspaikan suorittamista pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, vetokytkimien ja nopeudenrajoittimien tarkastuksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyiseen tapaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä suorittamaan ilmoittautuneita tarkastuspaikkoja. Voimassa olevan katsastuslupalain 2 §:n 3 momenttia täydennettäisiin siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa momentissa luetelluissa tapauksissa tarkastuspaikalle huomautuksen tai kirjallisen varoituksen, joka voisi johtua myös siitä, että tarkastuspaikalla ei ole käytettävissään tarvittavia toimitiloja.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää, että tarkastuspaikan suorittamia tarkastuksia ei hyväksytä, jos 2 momentissa tarkoitettuja puutteita

tai laiminlyöntejä edelleen esiintyy. Tällaisen päätöksen edellytyksenä olisi, että tarkastuspaikka olisi saanut puutteista tai laiminlyönneistä kirjallisen varoituksen.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin voimassa olevan katsastuslupalain 2 §:n 4 momentissa oleva valtuussäännös asiallisesti sellaisenaan kuitenkin niin, että kelpoisuusehtoja ja valvontaa koskevat säännökset olisivat tarkempia säännöksiä.

6 §. Katsastuslupa. Pykälässä säädettäisiin katsastuslupan laajuus katsastettavien ajoneuvoluokkien ja katsastuslajien perusteella. Voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetään kaikilta katsastustoimipaikoilta kaikkien ajoneuvojen katsastusten suorittamista, ja toimiluvat jaetaan lain 7 §:ssä katsastuslajien mukaan määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittaviin katsastustoimipaikkoihin tai kaikkia katsastuslajeja suorittaviin katsastustoimipaikkoihin.

Ehdotuksen mukaan nykyiseen lupajaoteluun lisätään jakoperusteeksi myös se, onko kyseessä kevyt vai raskas ajoneuvo. Sen mukaan katsastuslupia voitaisiin myöntää kevyiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksiin, raskaiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksiin, kevyiden ajoneuvojen määräaika-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin tai raskaiden ajoneuvojen määräaika-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin. Lupa voitaisiin myöntää vain yhteen tai useamman edellä mainitun lupalajin yhdistelmään. Esitetyistä lupalajeista 1 ja 2 kohdat yhdistettyinä ja 3 ja 4 kohdat yhdistettyinä vastaisivat voimassa olevan katsastuslupalain lupalajeja.

Nykyisin pelkästään kevyen kaluston katsastuksia on voitu suorittaa katsastustoimipaikan sivutoimipisteessä, jollaisen on saanut perustaa vain sellainen katsastusyritys, jolla on jo varsinainen kaikkien ajoneuvojen katsastuksia tarjoava toimipaikka.

Voimassa olevan katsastuslupalain jaotellussa ei ole huomioitu sitä, että eri ajoneuvoluokkiin kuuluvia ajoneuvoja on rekisterissä huomattavasti toisistaan poikkeavat määrät, jolloin raskaan kaluston katsastusverkkoon on syntynyt rakenteellista ylikapasiteettia. Kevyen kaluston katsastuksia suoritetaan vuosittain noin 15 kertaa enemmän kuin raskaan kaluston katsastuksia. Näin ollen on

tarkoituksenmukaista, että näitä ajoneuvolajeja katsastavien katsastustoimipaikkojen määrä poikkeaa toisistaan.

Ehdotetun muutoksen seurauksena syntyisi todennäköisesti pelkästään kevyisiin ajoneuvoihin erikoistuneita katsastustoimipaikkoja ja pelkästään raskaisiin ajoneuvoihin erikoistuneita katsastustoimipaikkoja. Pelkästään kevyiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittavien katsastustoimipaikkojen määrän voi ennustaa kasvavan nykyisestä toimipaikkojen määrästä. Todennäköistä olisi myös, että raskaiden ajoneuvojen katsastuksia suorittavien katsastustoimipaikkojen määrä tulisi vähenemään nykyisestä. Toisaalta ehdotettu lupajaottelu mahdollistaa toimipaikkojen sijoittumisen katsastettavien ajoneuvojen kannalta parhaille paikoille. Ehdotettu lupajaottelu mahdollistaisi myös katsastustoimipaikkojen erikoistumisen tietentyypisiin katsastuksiin, jolloin kunkin katsastustoimipaikan osaaminen omalla erikoisalallaan olisi todennäköisesti nykyistä parempaa.

7 §. Katsastuslupan myöntämisen edellytykset. Pykälässä säädettäisiin katsastuslupan myöntämisen edellytyksistä. Pelkästään määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittavien katsastustoimipaikkojen myöntämisen edellytykset poikkeaisivat rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittavien katsastustoimipaikkojen myöntämisen edellytyksistä.

Voimassa olevan katsastuslupalain 6 §:n mukaan hakijalta ja hänen palveluksessaan olevalta edellytetään tiukkaa riippumattomuutta ajoneuvoihin ja niiden varusteisiin liittyvästä valmistus-, myynti-, maahantuonti-, huolto- ja muista vastaavista toiminnoista, vakuutustarkastuksista sekä luvanvaraisesta liikenteestä. Pelkästään määräaika- ja valvontakatsastuksia tekevien katsastustoimipaikkojen kohdalla tästä tiukasta riippumattomuudesta kuitenkin luovuttaisiin.

Riippumattomuusvaatimusten lieventämisellä määräaika- ja valvontakatsastusten osalta voitaisiin osaltaan turvata näiden jokaisen autoilijan käyttämien palveluiden saatavuus myös harvaan asutuilla seuduilla. Katsastustoimipaikoille tämä mahdollistaisi tilojen ja laitteiden tehokkaamman hyödyntämisen hiljaisempina aikoina muulla toiminnalla. Korjaamoille tulisi myös mahdollisuus laa-

jentaa toimintaansa määräaika- ja valvontakatsastuksiin, jos ne täyttävät kaikki katsastustoimipaikalta edellytettävät vaatimukset. Asiakkaalle muutoksen voitaisiin arvioida tuovan mukanaan merkittävää ajan ja vaivan säästöä ja vähemmän matkustusta, kun huolto-, korjaus- ja katsastustoimenpiteet olisi mahdollista saada kaikki samalla kerralla samasta paikasta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan hakijalla olisi oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan hakija ei saisi olla konkurssissa ja jos kyseessä olisi luonnollinen henkilö, hänen olisi oltava täysi-ikäinen, eikä hänen toimintakelpoisuuttaan saisi olla rajattu.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan hakijan luotettavuus säilyisi voimassa olevan katsastuslupalain 3 §:n mukaisesti katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä. Hakijan luotettavuusvaatimuksista säädettäisiin tarkemmin 9 §:ssä.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan hakijalta edellytettäisiin sellaista organisoitumista, että hakijan muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta ei vaikuta katsastuspäätökseen. Tällaisena voitaisiin pitää sellaista organisaatiotrakennetta, jossa katsastustoiminnan ja muun toiminnan johto sekä työn valvonta on järjestetty toisistaan erillisinä. Vastaava selvitys edellytettäisiin siinäkin tapauksessa, että katsastustoiminta ja muu toiminta olisivat erillisissä yrityksissä, jos yritysten organisaatioissa kuitenkin toimii samoja henkilöitä.

Pykälän 1 momentin 5 kohdassa edellytettäisiin, että hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun. Hakijalta edellytettäisiin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman vastaavan standardin mukaan sertifioitua laadunhallintajärjestelmää. Laadunhallintajärjestelmässä olisi otettava huomioon katsastustoiminnalle tässä laissa ja sen nojalla säädetyt vaatimukset, jolloin se toimisi tehokkaana katsastuksen valvonnan apuvälineenä. Voimassa olevan katsastuslupalain 3 §:ssä hakijalta edellytetään kykyä toiminnan riittävän korkean laadun varmistamiseksi. Ajoneuvojen katsastusluvista annetun liikenneministeriön päätöksen 3 §:n mukaan katsastustoiminnan laatu tulee osoittaa toimipaikkakohtaisella ja ajan tasalla olevalla laatukäsikirjalla. Laatukäsikirjan todellinen

merkitys laadulle on monissa tapauksissa jäänyt hyvin vähäiseksi, koska toimivaa laatujärjestelmää ei ole edellytetty. Laatujärjestelmä edellyttäisi laadun jatkuvaa ylläpitoa ja parantamista, mitä valvottaisiin sertifioinnin avulla säännöllisesti. Sertifioinnin suorittaisi Finasin akkreditoima sertifiointilaitos. Tämä helpottaisi Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksen valvontaa. Katsastustoiminnalle olisi olemassa myös tätä yleistä laatujärjestelmää koskevaa standardia tarkempi standardi SFS-EN ISO/IEC 17020 (Yleiset vaatimukset erityyppisten tarkastuslaitosten toiminnalle), jonka mukaista akkreditointia Ruotsissa jatkossa vaaditaan. SFS-EN ISO 9001-standardin voidaan katsoa tässä vaiheessa riittäväksi takaamaan katsastustoiminnan laatua yhdessä Liikenteen turvallisuusviraston suorittaman valvonnan ja muiden tässä laissa ehdotettujen vaatimusten kanssa.

Pykälän 1 momentin 6 kohdan mukaan hakijalla edellytettäisiin olevan täysi-ikäinen, luotettava ja ammattitaitoinen katsastustoiminnasta vastaava henkilö, joka ei saisi olla konkurssissa ja jonka toimintakelpoisuutta ei olisi rajattu. Vastuuhenkilön luotettavuudesta säädettäisiin tarkemmin 15 §:ssä ja ammattitaidosta 21 §:ssä. Ehdotettu edellytys vastaisi sisällöltään voimassa olevaa katsastuslupalakia, jonka 4 §:ssä edellytetään vastuuhenkilön luotettavuutta ja 5 §:n mukaan hakijaa pidetään asiantuntevana, jos katsastustoimipaikkaa varten on ilmoitettu pätevä katsastustoiminnasta vastaava henkilö.

Pykälän 1 momentin 7 kohdan mukaan hakijan palveluksessa olevien katsastajien tulisi olla luotettavia ja ammattitaitoisia. Katsastajien luotettavuudesta säädettäisiin tarkemmin 15 §:ssä ja ammattitaitovaatimuksista 17 §:ssä.

Pykälän 1 momentin 8 kohdan mukaan hakijalla edellytettäisiin olevan riittävät toimitilat katsastusten asianmukaiseen suorittamiseen. Toimitiloista säädettäisiin 12 §:ssä tarkemmin.

Pykälän 1 momentin 9 kohdan mukaan hakijalla edellytettäisiin olevan katsastuslaitteet ja varusteet katsastusten asianmukaiseen suorittamiseen. Katsastuslaitteista ja -varusteista säädettäisiin 12 §:ssä tarkemmin.

Pykälän 1 momentin 10 kohdan mukaan hakijalla edellytettäisiin voimassa olevan

katsastuslupalain 12 §:n mukaisesti olevan asianmukaiset yhteydet ajoneuvorekisteriin. Asianmukaisilla yhteyksillä tarkoitettaisiin toimivaa internet-yhteyttä ja ajoneuvoliikennerekisterin käyttöoikeuksia.

Pykälän 1 momentin 11 kohdan mukaan hakijalta edellytettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 3 §:n mukaisesti kykyä huolehtia asianmukaisesta tietosuojasta. Tietosuojavaatimusten täyttyminen tarkastettaisiin toimitilojen ja laitteiden tarkastuksen yhteydessä. Tarkastuksessa kiinnitettäisiin huomioita muun ohessa näyttöpäätteiden sijoitteluun, asiakirjojen säilytykseen, tietoturvaohjelmistoihin ja muihin tietosuosuojaan vaikuttaviin asioihin.

Pykälän 1 momentin 12 kohdan mukaan hakijalta edellytettäisiin vastuuvakuutusta katsastustoiminnassa ajoneuvolle mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen korvaamiseksi. Vastuuvakuutuksen vakuutusmäärän tulisi olla katsastustoiminnan laatu ja laajuus huomioon ottaen riittävä katsastustoiminnasta mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen korvaamiseen ja sen tulisi muilta ehdoiltaan vastata alalla tavanomaista vakuutuskäytäntöä. Voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetään hakijalta vakavaraisuutta. Ehdotetulla vaatimuksella korvattaisiin vakavaraisuusvaatimus. Vakavaraisuusvaatimuksen tarkoituksena on käytännössä ollut asiakkaan ja valtion etujen turvaaminen, mutta vastuuvakuutuksen voidaan katsoa riittävän tähän.

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteröinti-, muutos- ja kytkenäkatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan edellytykset vastaisivat pelkästään määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittavan katsastustoimipaikan edellytyksiä muutoin, mutta organisoitumisvaatimuksen sijaan hakijalta edellytettäisiin riippumattomuutta. Hakijan riippumattomuusvaatimuksen arvioinnista säädettäisiin 11 §:ssä.

Rekisteröintikatsastuksessa hyväksytään ajoneuvo rekisteröitäväksi ja liikenteeseen Suomeen, mikä tältä osin vastaa toimenpiteenä yksittäishyväksyntää. Yksittäishyväksynnän myöntäjille ehdotetaan säädettäväksi vastaavat riippumattomuusvaatimukset. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkenäkatsastukset koskevat ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden ja rakenteiden turvallisuuden arviointia, kun taas määräaikaikatsastuksessa arvioidaan jo kertaalleen muissa katsastuksissa tai

hyväksynnässä hyväksytyn ajoneuvon ja varusteiden kuntoa. Määräaikaikatsastus on suoritettava kaikille autoille säännöllisin määräajoin, kun taas rekisteröinti-, muutos- ja kytkenäkatsastukset ovat enemmän kertaluonteisia. Näistä syistä myös riippumattomuusvaatimukset näiden katsastuslajien välillä voisivat poiketa toisistaan. Rekisteröinti-, muutos-, ja kytkenäkatsastukset edellyttävät katsastajalta myös erityisosaamista, joka muutoksen seurauksena keskittyisi vain niitä suorittaville katsastustoimipaikoille. Osaamisen keskittymisen seurauksena näiden erikoiskatsastusten laadun arvioidaan parantuvan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta hyväksyä sama henkilö erityisestä syystä katsastustoiminnasta vastaavaksi henkilöksi useammalle kuin yhdelle katsastustoimipaikalle, jos hän pystyy tosiasiallisesti vastaamaan tehtävistään. Erityisenä syynä voitaisiin pitää ainakin katsastustoimipaikan vähäistä aukioloaikaa ja seudun katsastusvelvollisten ajoneuvojen vähäisyyttä. Tosiasiallisella vastaamisella tarkoitettaisiin sitä, että henkilö on pääsääntöisesti paikalla tai hänellä on mahdollisuus kohtuullisessa ajassa saapua katsastustoimipaikalle silloin, kun siellä katsastetaan ajoneuvoja. Ehdotetun lain 12 §:ssä ja voimassa olevan katsastuslupalain 11 §:n mukaan katsastustoimipaikan tilojen tulee sijaita toistensa läheisyydessä. Voimassa olevan katsastuslupalain perustelujen mukaan tällä tarkoitetaan enintään kymmenen kilometrin pituista ja 15 minuuttia kestävä matkaa. Näiden etäisyyksien voitaisiin edelleen katsoa olevan sellaisia, että vastuhenkilöllä on tosiasiallinen mahdollisuus vastata tehtävistään.

Pykälän 4 momentissa annettaisiin mahdollisuus evätä katsastuslupahakemus sellaisissa tapauksissa, joissa Liikenteen turvallisuusviraston tietoon tulee, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty katsastusluvan edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi. Tällä tarkoitettaisiin esimerkiksi tilannetta, jossa hakija esittää Liikenteen turvallisuusvirastolle organisaatiostaan sellaisen selvityksen, joka ei tosiasiallisesti pidä paikkaansa, vaan se on tehty vain ehdotetun 1 momentin 4 kohdan organisoitumisvaatimuksen kiertämiseksi.

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan toimilupa ei voida myöntää virastolle, laitokselle eikä oppilaitokselle, joka on valtion, kunnan tai kuntayhtymän ylläpitämä. Tästä rajoituksesta luovuttaisiin, jolloin lupa voitaisiin myöntää myös mainituille tahoille. Myös luonnollinen henkilö voisi saada luvan.

Nykyisin edellytetään myös, että toimiluvan hakijan tulee olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö. Tällaista vaatimusta ei kuitenkaan voida sijoittautumisvapauden takia hakijalle asettaa, joten vaatimuksesta luovutaisiin.

8 §. *Lupa raskaiden ajoneuvojen katsastukseen poikkeuksellisin edellytyksin.* Lakiehdotuksen 7 §:n 1 momentin 8 kohdan mukaan katsastuslupan hakijalla on oltava riittävät toimitilat, joissa katsastukset voidaan suorittaa ja 9 kohdan mukaan katsastuslaitteet ja -varusteet, joilla katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Lain 12 §:ssä säädettäisiin katsastustoimipaikan tiloista ja katsastuslaitteista tarkemmin. Lisäksi mainitussa 12 §:ssä olisi valtuussäännös tarkempien säännösten ja määräysten antamiseen.

Ehdotetun *1 momentin* mukaan katsastuslupa raskaiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksiin voidaan myöntää hakijalle, jonka tilat ja laitteet eivät kaikilta osin täytä säännöksissä ja määräyksissä asetettuja vaatimuksia. Tarkoituksena on, että tällainen poikkeuksellisin vaatimuksin toimiva katsastustoimipaikka ei kilpailisi raskaiden ajoneuvojen osalta tavanomaisten katsastustoimipaikkojen kanssa, koska poikkeuksellisin vaatimuksin katsastuslupa voitaisiin myöntää vain, jos seudun katsastuspalvelujen tarjonta olisi puutteellista. Ehdotettu säännös parantaisi raskaiden ajoneuvojen palvelujen saatavuutta, kun katsastuslupa voisi tulla sellaiset korjaamot tai muut tarkastuspaikat, joiden toimitilat ja laitteet vähäisiltä osin poikkeaisivat yleisistä vaatimuksista. Puutteellisuudet voisivat koskea lähinnä tarkastuskulun ja hallin mittoja sekä jarrumittausohjelmistoa.

Säännöksellä ei olisi vaikutuksia liikenneturvallisuuteen eikä tasapuolisuuteen katsastustoiminnassa, sillä poikkeuksilla ei ole tarkoitus muuttaa toimipaikalla suoritettavien katsastusten sisältöä ja hyväksymisen edellytyksiä, vaan ne olisivat vastaavat kuin muillakin raskaiden ajoneuvojen katsastustoimi-

paikoilla. Esimerkiksi jarrumittausohjelmiston puuttumisesta huolimatta ajoneuvon katsastuksessa edellytettäisiin esitettäväksi jarrujen asennus- ja korjauslupan omaavan autokorjaamon tai muun paikan antama, jarrumittausohjelmistolla tehty todistus ajoneuvon jarrujen tarkastuksesta.

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan toimiluvan jo omaavat katsastuslupan haltijat voivat saada oikeuden perustaa katsastustoimipaikalta hoidettavan sivutoimipisteen, jossa katsastetaan vain kevyitä, kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin ajoneuvoja. Edellytyksenä tällöinkin on, että seudun katsastuspalvelujen tarjonta jää muutoin puutteelliseksi. Lakiehdotuksen mukaan tällaisia sivutoimipisteitä ei enää tarvittaisi, koska varsinaisen toimiluvan voisi saada pelkästään kevyiden ajoneuvojen katsastukseen. Nykyisin toiminnassa olevia sivutoimipisteitä varten lain 59 §:n 5 momenttiin otettaisiin siirtymäsäännös, jonka mukaan sivutoimipiste voisi eräin poikkeuksin jatkaa toimintaansa yhtä kauan kuin se varsinainen katsastustoimipaikka, josta sivutoimipiste hoidetaan, kuitenkin enintään katsastuslupan voimassaoloajan tai jos luvan voimassaoloa on alle kolme vuotta, tämän kolmen vuoden ajan.

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin säännös siitä, miten arvioidaan 1 momentissa tarkoitettua seudun katsastuspalvelujen puutteellisuutta. Tuolloin olisi otettava huomioon suunnitellun poikkeuksellisin vaatimuksin perustettavan katsastustoimipaikan etäisyys 6 §:n 1 momentin 2 ja 4 kohdan mukaisesta katsastustoimipaikasta, seudun tyypilliset asiointimatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä. Kun kyse on raskaista ajoneuvoista, pitäisi etäisyyden tavanomaisesta raskaiden ajoneuvon katsastustoimipaikasta olla yli viisikymmentä kilometriä. Seudulla käsitettäisiin noin viidenkymmenen kilometrin etäisyyttä poikkeuksellisin vaatimuksin myönnetyn toimiluvan omaavan toimipaikan ympärillä.

Pykälän *3 momentin* mukaan poikkeuksellisin vaatimuksin perustetun katsastustoimipaikan katsastuslupa olisi peruutettava, jos seudulle myönnetään katsastuslupa kaikki vaatimukset täyttävälle raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikalle, jollei katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita saatettaisi vastaamaan kaikki vaatimukset täyttävän toimi-

paikan vaatimuksia. Näin poikkeuksellisin vaatimuksin perustettu katsastustoimipaikka ei saisi perusteetta kilpailuetua tavanomaiseen katsastustoimipaikkaan nähden. Poikkeuksellisin vaatimuksen perustetun katsastustoimipaikan toiminta olisi lopetettava vuoden kuluttua siitä, kun seudulla aloittaa toimintansa raskaita ajoneuvoja katsastava, kaikki vaatimukset täyttävä katsastustoimipaikka. Toiminnan aloittamisena pidettäisiin sitä ajankohtaa, jolloin katsastustoimipaikalla tosiasiallisesti katsastettaisiin ensimmäinen raskaan kaluston ajoneuvo.

9 §. Hakijan luotettavuuden arviointi. Henkilöt, joilta edellytettäisiin säännöksessä tarkoitettulla tavalla luotettavuutta, olisivat lähes samat kuin voimassa olevassa katsastuslupalaissa. Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta säädettäisiin kuitenkin eri pykälässä kuin hakijan luotettavuudesta. Muutoksella korostettaisiin sitä, että katsastuslupan hakijalta edellytettävä luotettavuus on erilaista kuin katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus. Voimassa olevan katsastuslupalain luotettavuuden arviointiperusteet ehdotetaan täsmennettäväksi. Lisäksi ehdotetaan, että 2 momentin 1—3 kohtaan otettaisiin uusia luotettavuuden arviointiperusteita.

Pykälän 1 momentin mukaan hakija tai 9 §:ssä mainittu henkilö ei saisi olla liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakielloon viiden viimeisen vuoden aikana, jotta hakija voitaisiin katsoa luotettavaksi. Jos joku pykälässä tarkoitetuista henkilöistä ei olisi luotettava, katsastuslupan hakijaa ei voitaisi pitää luotettavana.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan kaikki säännöksessä tarkoitettujen henkilöiden kymmenen viimeisen vuoden aikaiset vähintään kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset johtaisivat siihen, että hakijaa ei pidettäisi luotettavana.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan kaikki säännöksessä tarkoitetuille henkilöille viiden viimeisen vuoden aikana tuomitut rangaistukset vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta taikka kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta johtaisivat siihen, että hakijaa ei pidettäisi luotettavana. Luotettavuusarviointia tehtäessä otettaisiin huomioon

sekä sakko- että vankeusrangaistukset. Lisäksi yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset muusta rikoksesta, jonka katsottaisiin osoittavan henkilön tai yhtiön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa, osoittaisi, ettei henkilöä tai hakijaa voitaisi pitää luotettavana. Tällaisia rikoksia olisivat esimerkiksi rekisterimerkintärikos, rikokset julkista taloutta vastaan, petos, rahanpesuriikos, velallisen rikokset, maahantuontiin ja maastavientiin liittyvä tulliselvittelyrikos, huumausainerikos ja eräät elinkeinorikokset, kuten lahjominen elinkeinotoiminnassa.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan kaikki säännöksessä tarkoitetuille henkilöille kolmen viimeisen vuoden aikana tuomitut, enintään kuuden kuukauden pituiset vankeusrangaistukset tai toistuvat sakkorangaistukset rikoksista, joiden katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa, johtaisivat siihen, että hakijaa ei pidettäisi luotettavana. Sekä vankeus- että sakkorangaistusten osalta käytetään sopimattomuusarviointia. Tällöin arviointiin tapauskohtaisesti, onko rangaistuksen perustana oleva teko sopimaton katsastustoiminnan harjoittajalle. Jos teko olisi omiaan heikentämään kansalaisten luottamusta katsastustoiminnan harjoittajaan, teko osoittaisi sopimattomuutta. Tällaisia tekoja olisivat ainakin pykälän 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettut rikokset sekä ajokielloon johtavat rikokset. Toistuvilla sakkorangaistuksilla tarkoitetaan tässä vähintään kolmea sakkorangaistusta.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettua henkilöä ei myöskään pidettäisi luotettavana katsastustoiminnan harjoittamiseen edellä 1 momentissa tarkoitettujen tilanteiden lisäksi 2 momentin 1—3 kohdassa ehdotetuissa tapauksissa.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan henkilöä ei katsottaisi luotettavaksi rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajan. Henkilön ei voitaisi katsoa olevan luotettava, jos rikossyytteellä tai sen edellyttämällä tutkimuksella voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä. Luotettavuutta arvioitaisiin tapauskohtaisesti.

Pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan hakijaa tai henkilöä ei myöskään pidettäisi luotettavana enintään viiden vuoden ajan aiem-

man toimintansa perusteella, jos hakija tai henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin 9 §:ssä tarkoitettuun syytä katsastuslupan peruuttamisen 43 §:n 2 ja 3 momentin nojalla. Tarkoituksena on estää esimerkiksi henkilön siirtyminen toisen katsastustoimipaikan omistajaksi tai 9 §:ssä tarkoitetuksi henkilöksi sen jälkeen, kun hän on aikaisemmin tietoisesti hyväksynyt liikenteeseen käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten tai määräysten mukaisia. Hakijaa pidettäisiin epäluotettavana esimerkiksi tilanteessa, hakija on aiemmin laiminlyönyt laissa säädetyn tasapuolisuusvaatimuksen katsastustoiminnassa.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan henkilöä ei pidettäisi luotettavana myöskään silloin, jos hänen toimintansa perusteella on annettu viimeisen viiden vuoden aikana toistuvasti katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia taikka häntä olisi toistuvasti kielletty suorittamasta katsastuksia 44 §:n nojalla. Huomautuksia tulisi antaa enemmän kuin kaksi, jotta henkilö katsottaisiin epäluotettavaksi ja siten sopimattomaksi katsastustoiminnan harjoittamiseen. Varoituksia tai katsastuksen suorittamiskieltoja riittäisi kuitenkin yleensä kaksi kappaletta.

10 §. Hakijan luotettavuudesta päättäminen. Lakiin ehdotetaan otettavaksi uusi pykälä, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi joko hakijan tai 9 §:ssä mainitun henkilön pyynnöstä hakijan tai 9 §:ssä mainitun henkilön luotettavuudesta. Hakijalla saattaa olla tarve selvittää ennen katsastuslupahakemuksen jättämistä ja ennen kuin se esimerkiksi hankkii rahoitusta tai katsastustoiminnassa tarvittavia toimitiloja, onko hakijalla ylipäänsä mahdollisuus saada katsastuslupa. Tämän vuoksi hakijalla saattaa olla tarve tutkituttaa Liikenteen turvallisuusvirastolla oma luotettavuutensa tai 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöidensä luotettavuus ennen katsastuslupan hakemista. Toisinaan myös Liikenteen turvallisuusvirastolla saattaa olla tarve selvittää hakijan tai 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden luotettavuus. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto tutkisi myös omaloitteisesti 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden tai henkilöiden luotettavuuden. Hakijan tai 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden epäluotettavuuden kesto määräytyisi 9 §:ssä tarkoitettujen teon

mukaisesti suhteessa kyseisessä pykälässä säädettyihin määräaikoihin. Jos henkilö on esimerkiksi kymmenen viimeisen vuoden aikana tuomittu vähintään kahden vuoden pituiseen rangaistukseen, hänen katsottaisiin olevan epäluotettava kunnes kymmenen vuotta on kulunut lainvoiman saaneen tuomion antopäivästä.

11 §. Hakijan riippumattomuuden arviointi. Voimassa olevaa katsastuslupalakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että vain rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan hakijan riippumattomuutta arvioitaisiin tässä pykälässä säädetyn mukaisesti.

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan hakijan olisi edelleen oltava 7 §:n mukaisesti riippumaton. Sama koskisi yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsentä tai varajäsentä, toimitusjohtajaa, yhtiömiestä tai muussa määrävässä asemassa olevaa. Määräaikais- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan hakijan olisi puolestaan organisoitava toimintansa siten, että hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta ei vaikuta katsastuksen lopputulokseen, mistä säädetäisiin 7 §:ssä. Tiukan riippumattomuusvaatimuksen poisto määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavilta luvanhaltijoilta tarkoittaisi erityisesti määräaikaikatsastuksen ja korjaamotoiminnan yhdistämisen mahdollistamista. Toiminta pitäisi kuitenkin organisoida tällöin siten, että muu toiminta kuin katsastustoiminta ei vaikuta katsastuksen lopputulokseen.

Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan hakijaa ja muita momentissa tarkoitettuja pidettäisiin riippumattomana, jos hakija ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa. Riippuvuussuhteet myös vakuutus-toimintaan liittyvään ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaan ja luvanvaraiseen liikenteeseen olisivat voimassaolevan lain tapaan edelleen kiellettyjä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavaa katsastuslupaa hakevilta. Rekisteröintikatsastus vastaa

toimenpiteenä yksittäishyväksyntää, koska ajoneuvo hyväksytään rekisteröintikatsastuksessa tai yksittäishyväksynnässä Suomessa liikenteeseen käytettäväksi. Yksittäishyväksynnästä ehdotetussa laissa yksittäishyväksynnän myöntäjälle ehdotetaan niin ikään säädettäväksi tiukat riippumattomuusvaatimukset. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksessa on ensisijaisesti kyse ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden arvioinnista. Määräaikaikatsastus on puolestaan ajoneuvolle määräajoin suoritettava katsastus, jossa tarkastetaan ajoneuvon kunto ja rekisteriin merkityt tiedot. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastus ovat yleensä kertaluonteisia, kun taas määräaikaikatsastuksia tehdään säännöllisin väliajoin. Tästä johtuen rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten suorittamiseen oikeuttavan katsastusluvan hakijan riippumattomuusvaatimusten on perusteltua olla erilaiset kuin määräaika- ja valvontakatsastusten suorittajaksi haluavan hakijan.

Katsastusluvan haltijoiden olisi joka tapauksessa noudatettava toiminnassaan 23 §:ssä edellytetyn mukaisesti puolueettomuutta siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon kunto ja muuhun säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa katsastusten lopputulokseen.

Voimassa olevasta katsastuslupalaista poiketen ehdotetaan poistettavaksi hakijan palveluksessa olevan henkilön riippumattomuusvaatimukset. Samoin ehdotetaan poistettavaksi ajoneuvon varusteiden valmistuksen, maahantuonnin, kaupan, suunnittelun, markkinoinnin, korjauksen ja huollon riippumattomuusvaatimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakija ei saisi myöskään olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa säädettyä toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön. Ehdotettu 2 momentti ei edelleenkään estä katsastusluvan hakijan mukanaoloa esimerkiksi jäsenenä autoalan järjestötoiminnassa. Nykykäytännön mukaisesti yhteenliittymän säännöt ja muu toiminta eivät kuitenkaan saisi edelleenkään sisältää riippuvuutta aiheuttavia ehtoja.

Pykälän 3 momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 6 §:n 3 momenttia kuitenkin niin, että luvanhaltija voisi toimia ajoneuvolain 47 ja 48 §:ssä tar-

koitettuna hyväksyttynä asiantuntijana ja tutkimuslaitoksena. Hyväksytyt asiantuntijat ja tutkimuslaitokset voivat antaa lausuntoja ajoneuvojen vaatimustenmukaisuudesta. Momentin mukaan 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna riippuvuussuhteena ei pidetä katsastusluvanvaraiseen toimintaan tarvittavien tilojen ja laitteiden vuokrausta mainituissa momenteissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalle tai harjoittavalta. Säännöstä tulkittaessa vuokrasuhteen ehtojen olisi kuitenkin oltava tavanomaisia, jotta kyse ei olisi 7 §:n 4 momentissa tarkoitettua säännösten kiertämisestä.

12 §. Katsastustoimipaikan toimitilat ja katsastuslaitteet. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimitiloista voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesti siten, että toimitilojen tulisi olla sellaiset, että katsastukset voidaan suorittaa niissä asianmukaisesti säästä riippumatta. Tällaisilla tiloilla tarkoitettaisiin sellaisia lämmitettyjä sisätiloja, joihin katsastettavat ajoneuvot mahtuvat sisälle ja joissa tarkastukset voitaisiin suorittaa asianmukaisesti myös kovimmilla pakkasilla. Katsastustoimipaikan erillään olevien toimitilojen tulisi sijaita toistensa läheisyydessä asiakaspalvelun vuoksi ja sen vuoksi, että toimipaikan katsastustoiminnasta vastaava henkilö voisi tosiasiallisesti hoitaa tehtävänsä.

Pykälän 2 momentissa edellytettäisiin, että katsastustoimipaikalla on oltava kaikkien siellä katsastettavien ajoneuvojen tarkastuksiin soveltuvat laitteet ja varusteet. Vaadittavat laitteet ja varusteet riippuisivat toimipaikan katsastusoikeuksien laajuudesta. Laitteiden ja varusteiden olemassaolo, kalibroinnit ja toimivuus tarkastettaisiin toimipaikan tarkastuksen yhteydessä.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuus antaa tarkempia määräyksiä katsastustoimipaikan tilojen, laitteiden ja varusteiden teknisistä vaatimuksista ja erillään sijaitsevien toimitilojen sallituista enimmäisetaisyysistä. Liikenteen turvallisuusvirastolla on pitkä kokemus ja hyvä asiantuntemus katsastustoimintaan soveltuvista laitteista ja toimitiloista.

Katsastustoimipaikan toimitilojen enimmäisetaisyyskoskevia määräyksiä annettaessa Liikenteen turvallisuusviraston olisi otettava huomioon asiakaspalvelunäkökohdat ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön

mahdollisuus vastata katsastustoimipaikan toiminnasta. Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen toimitilojen välillä voitaisiin sallia nykykäytännön mukaisesti ajomatka, jonka pituus on enintään kymmenen kilometriä ja tiloista toiseen ajettaessa saisi kulua enintään 15 minuuttia. Saman ajoneuvon katsastustilojen tulisi kuitenkin sijaita toistensa läheisyydessä siten, että asiakkaalle ei koituisi etäisyyksistä kohtuutonta viivettä katsastuksen suorittamiseen. Katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä voitaisiin katsoa olevan mahdollisuus vastata toiminnasta, jos hän pystyy tarvittaessa saapumaan siihen toimitilaan, jossa katsastus suoritetaan, eikä tästä aiheudu asiakkaalle kohtuutonta viivettä.

Voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetään, että toimitilojen välittömässä läheisyydessä tulee olla kevyen ajoneuvokaluston koeajoon soveltuva, muulta liikenteeltä suljettu koeajorata. Tällä tarkoitetaan nykyisin 50 metriä pitkää, suoraa ja muulta liikenteeltä suljettua tieosuutta, jolla katsastettavat kevyet ajoneuvot koeajetaan. Tästä vaatimuksesta esitetään luovuttavaksi. Muutos helpottaisi katsastustoimipaikan perustamista erityisesti tiheään asutuilla alueilla. Koeajosta ei kuitenkaan olisi tarkoitus luopua, vaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi koeajon suorittamisesta katsastustoimipaikoille nykyistä tarkemmat ohjeet, jolloin muutoksella ei olisi käytännössä vaikutusta katsastuksen laatuun ja sitä kautta liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi Ruotsissa ei katsastustoimipaikalla tarvitse olla koeajorataa.

13 §. Katsastuslupan hakeminen. Pykälässä säädettäisiin katsastuslupan hakemisesta ja lupahakemukseen liitettävistä liitteistä ja selvityksistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan katsastuslupaa haettaisiin kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Momentin *1 kohdassa* edellytettäisiin yhtiömuodossa toimivalta hakijalta kauppakisteriotetta tai jos hakija ei ole vielä lupaa hakiessaan sijoittautunut Suomeen, voitaisiin hyväksyä myös muu vastaava selvitys. Jotta jääviyden valvonta olisi mahdollista, edellytettäisiin selvitystä myös omistussuhteista. Kohta vastaisi kauppakisteriotetta vastaavaa selvitystä lukuun ottamatta voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 1 kohtaa.

Momentin *2 kohdan* mukaan hakemuksessa olisi kerrottava, millaista lupaa haetaan. Lain 6 §:ssä olisivat säännökset neljästä lupalajista. Lupa voitaisiin mainitun 6 §:n mukaan myöntää useampiin lupalajeihin samanaikaisesti.

Momentin *3 kohdassa* edellytettäisiin tietoa paikasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan. Voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 2 kohdassa edellytetään ilmoitusta kunnasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan. Ilmaisua tarkennettaisiin ja käytännössä edellytettäisiin katuosoitetta, jossa toimintaa on tarkoitus ryhtyä harjoittamaan.

Momentin *4 kohdassa* hakijalta edellytettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 3 kohdan mukaisesti vapaamuotoista selvitystä siitä, miten hakija varmistaisi toimintansa riittävän korkean laadun. Lisäksi edellytettäisiin selvitystä siitä, että lupanhakijalla on laadunhallintajärjestelmä, joka on sertifioitu standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman vastaavan standardin mukaisesti.

Momentin *5 kohdassa* edellytettäisiin tietoa katsastustoiminnasta vastaavasta henkilöstä. Voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 4 kohdassa edellytetään vastaavaa ilmoitusta.

Momentin *6 kohdassa* edellytettäisiin vapaamuotoista selvitystä siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin ja miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta. Kohta vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 5 kohtaa.

Momentin *7 kohdassa* edellytettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 6 kohtaa vastaavaa selvitystä siitä, miten toimitilat, laitteet sekä katsastustoiminnasta vastaava henkilö, katsastajat ja 9 §:ssä tarkoitettut henkilöt täyttäisivät hakemuksen mukaisen toiminnan vaatimukset. Katsastajien osalta Liikenteen turvallisuusvirasto selvittäisi sen henkilöstön edellytysten täyttymisen, joka henkinen hakuajan kohtana on olemassa.

Momentin *8 kohdan* mukaan edellytettäisiin selvitystä vastuuvakuutuksesta. Nykyisin hakijalta ei edellytetä vakuutusta.

Momentin *9 kohdan* mukaan edellytettäisiin arvioita siitä, milloin katsastustoiminta olisi tarkoitus käynnistää. Kyseessä olisi uusi vaatimus.

Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirastolla on mahdollisuus tarvittaessa edellyttää myös muita selvityksiä, mistä mahdollisuudesta luovuttaisiin tarpeettomana.

Pykälän 2 *momentin* mukaan edellytettäisiin määräaikais- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijalta, joka harjoittaa ajoneuvojen taikka niiden osien tai varusteiden valmistusta, maahantuontia, kaupaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa, vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa taikka luvanvaraista liikennettä, osoitusta siitä, miten se organisoii toimintansa 7 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisesti niin, ettei hakijan mahdollisesti harjoittama muu toiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen. Organisointi voitaisiin osoittaa esimerkiksi organisaatiokaaviolla. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan edellytettäisiin osoittavan 11 §:ssä tarkoitettun riippumattomuusvaatimuksen täytymisen.

Pykälän 3 *momentin* mukaan hakija vapautettaisiin toimittamasta sellaisia selvityksiä, jotka ovat edelleen voimassa ja jotka on muuten toimitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle.

14 §. Katsastusluvan myöntäminen. Pykälän 1 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi myönnettävä katsastuslupa sellaiselle hakijalle, joka täyttää säädetyt edellytykset ja on esittänyt hakemuksen käsitellyn tarvittavat selvitykset. Luvan myöntämisessä virastolla ei olisi vapaata harkintaa.

Pykälän 2 *momentin* mukaan lupa olisi myönnettävä sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on tarkastanut katsastustoimipaikan tilat ja laitteet sekä todennut, että kaikki katsastusluvan myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Pykälän 3 *momentin* mukaan katsastuslupa myönnettäisiin toimipaikkakohtaisena kuten nykyisinkin.

Voimassa olevan katsastuslupalain 9 §:n mukaan toimilupa voidaan myöntää enintään viiden vuoden määräajaksi. palveludirektiivin mukaan katsastuslupien määräaikaisuudelle ei kuitenkaan ole riittäviä perusteita, joten katsastusluvut myönnettäisiin jatkossa toistaiseksi voimassaolevina.

3 luku.

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus ja ammattitaito

15 §. Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus. Lakiin ehdotetaan otettavaksi uusi pykälä katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta.

Pykälän 1 *momentin* mukaan katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan on oltava luotettavia.

Pykälän 2 *momentin* mukaan katsastustoiminnasta vastaava henkilö ja katsastaja eivät olisi luotettavia, jos henkilöllä olisi 2 momentin 1—4 kohdassa tarkoitettuja rangaistuksia.

Pykälän 2 *momentin* 1 kohdan mukaan henkilö ei saisi olla tuomittu kymmenen viimeisen vuoden aikana vähintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen.

Pykälän 2 *momentin* 2 kohdan mukaan henkilö ei saisi olla tuomittu viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta koskevien säännösten rikkomisesta. Luotettavuusarviointia tehtäessä otettaisiin huomioon sekä sakko- että vankeusrangaistukset samalla tavalla kuin 9 §:n 1 momentin 2 kohdassa. Lisäksi yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset muusta rikoksesta, jonka katsottaisiin osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa, osoittaisi, ettei henkilöä voitaisi pitää luotettavana. Tällaisia rikoksia olisivat esimerkiksi rekisterimerkintärikos, rikokset julkista taloutta vastaan, petos, rahanpesurikos, velallisen rikokset, maahantuontiin ja maastavientiin liittyvä tulliselvittelyrikos, huumausainerikos ja eräät elinkeinorikokset. Elinkeinorikoksina otettaisiin vastuuhenkilön osalta huomioon esimerkiksi lahjominen elinkeinotoiminnassa. Rahanpesurikokset ja velallisen rikokset otettaisiin huomioon lähtökohtaisesti vain katsastustoiminnasta vastaavan henkilön osalta.

Pykälän 2 *momentin* 3 kohdan mukaan henkilö ei saisi olla tuomittu kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen rikoksesta, jonka katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton suorittamaan kat-

sastustehtäviä. Ehdotetun pykälän 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja tekoja ovat ainakin kaikki 2 momentin 1 kohdassa mainitut rikokset. Lisäksi liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten rikkominen sekä tieliikennelain (267/1981) 8 luvussa ja rikoslain (39/1889) 23 luvussa tarkoitetuista liikennetrikoksista seuranneet rangaistukset osoittaisivat 15 §:ssä tarkoitettua sopimattomuutta suorittaa katsastustehtäviä. Sopimattomuutta arvioitaisiin tapauskohtaisesti.

Pykälän 2 momentin 4 kohdan mukaan henkilö ei saisi olla tuomittu kolmen viimeisen vuoden aikana toistuvasti sakkorangaistuksiin muista liikennetrikoksista kuin liikennetrikkomuksista. Ehdotetun pykälän 2 momentin 4 kohdassa tarkoitettuja rangaistuksia olisivat ainakin tieliikennelain 8 luvussa tarkoitetuista rikoksista seuranneet rangaistukset. Tässä kohdassa tarkoitettuja rikoksia voisivat näin ollen olla rikoslain 23 luvussa tarkoitettujen liikennetrikokset, esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus.

Liikennetrikkomuksia ei otettaisi huomioon katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tai katsastajan luotettavuutta arvioitaessa. Rikessakkotrikkomukset eivät vaikuttaisi luotettavuusarviointia tehtäessä. Toistuvalla sakkorangaistuksella tarkoitettaisiin tässä yhteydessä vähintään kahta rangaistusta rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Muiden liikennetrikosten (liikenneturvallisuuden vaarantaminen, vesiliikennejuopumus, liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla, liikennepako tieliikenteessä) osalta toistuvalla sakkorangaistuksella tarkoitettaisiin vähintään neljää sakkorangaistusta.

Pykälän 3 momentin 1 kohdan mukaan katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä ja katsastajaa ei myöskään pidettäisi luotettavina suorittamaan katsastustehtäviä rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajan, jos näillä voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä. Henkilöä ei katsottaisi luotettavaksi, jos rikossyytteellä tai sen edellyttämällä tutkimuksella voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä. Luotettavuutta arvioitaisiin tapauskohtaisesti.

Pykälän 3 momentin 2 kohdan mukaan katsastustoiminnasta vastaava henkilö ja katsas-

taja katsottaisiin epäluotettavaksi suorittamaan katsastustehtäviä myös, jos hänet on tuomittu tai määrätty ajokieltoon, eikä ajokielto ole päättynyt. Henkilö ei voi toimia ajokiellon voimassaolon aikana katsastajana eikä katsastustoiminnasta vastaavana henkilönä.

Pykälän 3 momentin 3 kohdan mukaan katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä ja katsastajaa ei myöskään pidettäisi luotettavana enintään viiden vuoden ajan aiemman toimintansa perusteella, jos henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettusta syystä katsastusluvan peruuttamisen 43 §:n 3 momentin nojalla. Tarkoituksena on estää esimerkiksi henkilön siirtyminen toisen katsastustoimipaikan vastuhenkilöksi sen jälkeen, kun hän on aikaisemmassa työpaikassaan tietoisesti hyväksynyt liikenteeseen käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten tai määräysten mukaisia.

Pykälän 3 momentin 4 kohdan mukaan henkilöä ei pidettäisi luotettavana myöskään silloin, jos hänen toimintansa perusteella on annettu viimeisen viiden vuoden aikana toistuvasti katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia 44 §:n nojalla taikka häntä olisi toistuvasti kielletty suorittamasta katsastuksia 44 §:n nojalla. Huomautuksia tulisi antaa enemmän kuin kaksi, jotta henkilö katsottaisiin epäluotettavaksi ja siten sopimattomaksi katsastustoiminnan harjoittamiseen. Varoituksia tai katsastuksen suorittamiskieltoja riittäisi kuitenkin yleensä kaksi kappaletta.

16 §. Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta päättäminen. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tai katsastajan omasta pyynnöstä tai muutoin Liikenteen turvallisuusviraston omastakin aloitteesta tarvittaessa, onko katsastaja tai katsastustoiminnasta vastaava henkilö ehdotetussa laissa tarkoitettulla tavalla luotettava. Epäluotettavuuden kesto määräytyisi 15 §:ssä tarkoitettun teon mukaisesti suhteessa kyseisessä pykälässä säädettyihin määräaikoihin. Esimerkiksi jos henkilö on kymmenen viimeisen vuoden aikana tuomittu vähintään kahden vuoden pituiseen rangaistukseen, hänen katsotaan olevan epäluotettava kunnes kymmenen vuotta

on kulunut lainvoiman saaneen tuomion antopäivästä.

Poliisin hallinnosta annettuun lakiin (110/1992) tehtiin vuonna 2006 muutos (676/2006). Tehty muutos mahdollistaa poliisimiehen määräaikaisen erottamisen virantoimituksesta vähintään kuukaudeksi ja enintään kuudeksi kuukaudeksi. Laeiksi poliisin hallinnosta annetun lain ja valtion virkamieslain 53 ja 55 §:n muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE 4/2006 vp) mukaan esimerkiksi poliisimiehen syyllistymistä tie liikennelain rikkomiseen, ainakin vakavaan sellaiseen, voitaisiin pitää pykälässä mainittuna poliisimiehelle sopimattomana käyttäytymisenä. Eduskunnan oikeusasiamies on ratkaisussaan (EOA 5.8.2008 D 589/4/06) todennut, että katsastusmiehen tehtävänä on tarkastaa ajoneuvojen teknistä kuntoa, eikä poliisin tavoin valvoa kuljettajien ajotapaa tai muuta liikennekäyttäytymistä. Poliisin käyttäytymiselle tulisi oikeusasiamiehen näemyksen mukaan asettaa tiukemmat vaatimukset kuin katsastusmiehelle. Edelleen oikeusasiamies on ratkaisussaan katsonut, että voimassa olevan katsastuslupalain soveltamiskäytännön mukainen katsastusmiehelle sopimattomaksi katsotusta käyttäytymisestä aiheutunut sopimattomuus toimia katsastajana kolmesta viiteen vuoteen pituisena ajanjaksona, on kohtuuttoman ankaraa. Oikeusasiamiehen näemyksen mukaan toistuva syyllistyminen liikenne rikkomuksiin saattaa jossain tapauksessa osoittaa selkeämpää piittaamattomuutta kuin yksittäinen, vaikkakin vakavammaksi arvioitu teko. Laissa ehdotetaankin säädettäväksi, että sakkorangaistukseen tuomitun tai määrätyn katsotaan olevan sopimaton suorittamaan katsastustehtäviä korkeintaan kuuden kuukauden ajan päätöksen antamisesta. Määräajan pituus harkittaisiin aina tapauskohtaisesti.

17 §. Katsastajan ammattitaitovaatimukset. Lakiin ehdotetaan otettavaksi yleissäännökset katsastajan ammattitaitovaatimuksista. Pykälässä säädettäisiin katsastajalta vaadittavasta peruskoulutuksesta ja katsastustehtäviin johtavasta jatkokoulutuksesta sekä niiden lisäksi edellytetystä työkokemuksesta. Vaatimus vastaisi voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetyjä katsastuksia suorittavan henkilön pätevyysvaatimuksia ja ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuk-

sesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä edellytetyjä koulutukseen osallistumisen pääsyvaatimuksia.

Pykälän 1 momentissa mainitulla peruskoulutuksella tarkoitettaisiin alalle tulevan henkilön ammatillista peruskoulutusta. Jatkokoulutuksella tarkoitettaisiin alalle tuleville henkilöille annettavaa kevyiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutusta, raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutusta sekä niihin liittyvää harjoittelua ja loppukoetta. Jatkokoulutuksella tarkoitettaisiin myös määräaikaik- ja valvontakatsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutusta ja niihin liittyviä rekisteröinti-, muutos- ja kytkeäkatsastusten, raskaiden ajoneuvojen jarrutarkastusten ja vaarallisten aineiden kuljettamiseen tiellä tarkoitettujen ajoneuvojen tarkastusten loppukokeita sekä määräajoin toistuvaa täydennyskoulutusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin katsastajalta edellytettävästä työkokemuksesta. Alalle tulevalta henkilöltä edellytettäisiin työkokemuksena ajoneuvojen korjaamokemusta tai vastaavaa kokemusta. Lisäksi katsastajalta vaadittaisiin jatkokoulutukseen liittyvää käytännön kokemusta katsastustehtävistä.

18 §. Katsastajan peruskoulutus. Katsastajalta edellytettävät peruskoulutusvaatimukset uudistettaisiin. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin yleissäännös vaihtoehtoisista peruskoulutusvaatimuksista. Vähimmäiskoulutusvaatimuksia olisivat ammattikorkeakoulussa suoritettu tekniikan ja liikenteen alan insinööri (AMK) -tutkinto, joka on suoritettu autotekniikan koulutusohjelmassa tai muussa soveltuvassa koulutusohjelmassa taikka ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettu alalle soveltuva erikoisammattitutkinto tai ammattitutkinto. Siitä millaisia erikoisammattitutkintoja ja ammattitutkintoja yleensä on, säädetään opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksella.

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan katsastuksia suorittavalta henkilöltä edellytetään nykyisin peruskoulutuksena vähintään teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon suorittamista. Koska uusia teknikkoja ei enää valmistu, alalle tulevilta nuorilta katsastajilta edellytetään käytännössä insinöörin tutkintoa. Siten katsastustoimin-

taa koskevia säännöksiä muuttamatta alan peruskoulutusvaatimus on kohonnut.

Erikoisammattitutkintoja ja ammattitutkintoja voidaan suorittaa ammatillisesta aikuis-koulutuksesta annetun lain mukaisesti ammattitaidon hankkimistavasta riippumattomina näyttötutkintoina. Pääsääntöisesti erikoisammattitutkinnot ja ammattitutkinnot suoritetaan tutkinnon perusteiden ja valmistavan koulutuksen järjestäjän päättämän suunnitelman mukaisesti. Näyttötutkinnot suoritetaan tutkintotilaisuuksissa, joissa tutkintojen perusteissa vaadittu ammattitaito osoitetaan ja arvioidaan monipuolisesti. Erikoisammattitutkinnossa arvioidaan alan vaativimpien työtehtävien hallinta. Tutkinnon perusteista päättää Opetushallitus. Erikoisammattitutkinnon hyväksymisen vaatimustaso vastaa noin viiden vuoden ja ammattitutkinto noin kolmen vuoden mekaanikkokokemuksen mukaista osaamista.

Ehdotetussa 2 *momentissa* rajattaisiin 1 momentissa tarkoitetun peruskoulutuksen kelpoisuutta. Pelkkä ammattitutkinto ei riittäisi peruskoulutukseksi rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittaville katsastajille. Heiltä edellytettäisiin erikoisammattitutkintoa tai 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ammattikorkeakoulututkintoa.

Ehdotetun 3 *momentin* mukaan teknikkotason tutkinto rinnastettaisiin 1 momentissa tarkoitettuihin ammattikorkeakoulututkintoihin ja erikoisammattitutkintoihin. Siten teknikkotason tutkinto olisi riittävä peruskoulutus myös rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittaville katsastajille.

Ehdotetut 1–3 momentin vaatimukset antaisivat insinööri- ja teknikkokoulutusta alemman peruskoulutuksen omaaville henkilöille mahdollisuuden suorittaa katsastuksia, mikä vastaisi yleistä eurooppalaista käytäntöä.

Pykälän 4 *momentissa* Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuudet antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, mitkä koulutusohjelmat katsottaisiin 3 momentissa tarkoitettulla tavalla soveltuviksi koulutusohjelmiksi. Ennen määräysten antamista Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava opetus- ja kuluturministeriötä ja Opetushallitusta. Alalle soveltuvina ammattikorkeakoulu- ja teknikkotutkintoina voitaisiin nykyisen käytännön mukaisesti hyväksyä auto-

linjojen tutkintojen lisäksi ne kuljetus-, logistiikka- ja konelinjojen tutkinnot, jotka sisältäisivät riittävän määrän konetekniikan perusopintoja. Erikoisammattitutkintoina voitaisiin hyväksyä ainakin automekaanikon- ja autoalan työnjohdon erikoisammattitutkinnot sekä ammattitutkintoina henkilöauto- ja raskaskalustomekaanikon ammattitutkinnot.

Erillisellä siirtymäsäännöksellä säädettäisiin voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetyt katsastajan pätevyysvaatimukset täyttävien katsastuksia suorittavien henkilöiden täyttävän ehdotetut peruskoulutusvaatimukset.

19 §. Katsastajan jatkokoulutus. Katsastajalta edellytettävät jatkokoulutusvaatimukset vastaisivat 1 momentin mukaan pääosin voimassa olevan katsastuslupalain ja ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetun liikenneministeriön päätöksen sisältöä. Ehdotuksen mukaan lisäkoulutuksen sijasta puhuttaisiin kuitenkin jatkokoulutuksesta.

Pykälän 2 *momenttiin* otettaisiin nykyisin ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä oleva vaatimus jatkokoulutukseen pääsyn edellytyksenä olevasta 6 kuukauden korjaamokokemusvaatimuksesta. Lisäksi momentissa määriteltäisiin kokemuksen pituus erikseen muun kuin autotekniikan insinööriin ja tekniikan osalta sekä erikseen erikoisammattitutkinnon ja ammattitutkinnon suorittaneiden osalta.

Muulta kuin autotekniikan insinööriltä ja teknikolta vaadittavalla 12 kuukauden korjaamokokemuksella täydennettäisiin henkilöltä puuttuvien autoinsinöörin tai -tekniikan autoteknisten ammatillisten aineiden opintojen tuomaa osaamista. Erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon suorittajalta vaadittavalla korjaamokokemuksella täydennettäisiin henkilöltä puuttuvien autoinsinöörin tai -tekniikan autoteknisten ammatillisten aineiden opintojen lisäksi myös vastaavien puuttuvien perusopintojen tuomaa kokemusta. Ehdotettu kolmen vuoden korjaamokokemus vastaisi ammattitutkinnon suorittamiseen johtavan koulutussuunnitelman mukaista tavanomaista korjaamokokemusta ennen ammattitutkinnon suorittamista.

Pykälän 3 *momenttiin* otettaisiin nykyisin liikenneministeriön päätöksessä oleva vaati-

mus raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutukseen pääsyn edellytyksenä olevasta kuuden kuukauden kevyiden ajoneuvojen katsastuskokemusvaatimuksesta. Raskaiden ajoneuvojen jarrujen laajan tarkastuksen erikoiskoulutukseen pääsyn edellytyksenä olisi raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutus. Lisäksi momentissa tarkennettaisiin rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuskoulutukseen pääsyn edellytyksenä oleva kokemusvaatimus koskemaan katsastustehtävien mukaisia ajoneuvoja. Samalla kokemusvaatimus määriteltäisiin kuuden kuukauden pituiseksi, mikä vastaa nykyistä käytäntöä.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädetyillä vaatimuksilla varmistettaisiin katsastusalalle tulevien muun kuin autoinsinööri- tai autoteknikkokoulutuksen saaneiden henkilöiden sekä näitä vähäisemmän koulutustaustan omaavien erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon suorittaneiden henkilöiden riittävä perusosaamistaso katsastajien jatkokoulutuksessa opettavien tietojen ja taitojen omaksumiseen.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin pitkälti voimassa olevan katsastuslupalain mukainen valtuussäännös. Nykyisin lisäkoulutusta koskevat tarkemmat säännökset ovat katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä. Ehdotetun lain vuoksi nykyisin voimassa olevia asetustasoisia säännöksiä ei ole tarkoitus muuttaa asiallisesti. Joitakin säännöksiä jouduttaisiin kuitenkin kumoamaan tai muuttamaan sen vuoksi, että jatkossa asiasta säädettäisiin laissa. Asetuksessa ei kuitenkaan enää puhuttaisi lisäkoulutuksesta, vaan jatkokoulutuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa määräykset kokeiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista.

Erillisessä siirtymäsäännöksessä säädettäisiin voimassa olevassa katsastuslupaissa edellytetyt katsastajan pätevyysvaatimukset täyttävien katsastuksia suorittavien henkilöiden täyttävän ehdotetut jatkokoulutusvaatimukset.

20 §. Poikkeus peruskoulutusvaatimuksesta. Pykälään otettaisiin voimassaolevan katsastuslupalain 10 §:ssä oleva ammattiainesten perusopinnot suorittaneiden insinööriopiskelijoihin sovellettava määräaikainen poikkeus katsastajan peruskoulutusvaatimuk-

sesta ennen insinööriututkinnon suorittamista. Lisäksi opiskelijoiden määräaikaista oikeutta suorittaa katsastuksia pidennettäisiin kahteen vuoteen sekä laajennettaisiin koskemaan muitakin kuin kevyiden ajoneuvojen katsastuksia. Pysyvän katsastusoikeuden omaavan katsastajan läsnäoloa ei myöskään enää edellytettäisi katsastuksia suoritettaessa. Poikkeusta sovellettaisiin opiskelijoihin ilman erillistä lupaa.

Määräaikaisen katsastusoikeuden pidentämisellä parannettaisiin insinööriopiskelijoiden mahdollisuuksia opintojen loppuvaiheessa sovittaa yhteen työ ja opiskelu, mikä helpottaisi insinööriututkinnon suorittamista ja henkilön siirtymistä työelämään. Laajentamalla opiskelijan oikeutta suorittaa muitakin kuin kevyiden ajoneuvojen määräaikaista ja valvontakatsastuksia nopeutettaisiin henkilön mahdollisuutta edetä monipuolisiin katsastustehtäviin. Tämä lisäisi työnantajien halukkuutta ottaa opiskelijoita katsastajakoulutukseen, mikä samalla varmistaisi paremmin opiskelijan pysyvän työllistymisen sekä katsastusalalla pysymisen.

21 §. Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset. Ehdotetun 1 momentin mukaan katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytettävät ammattitaitovaatimukset vastaisivat pääosin voimassa olevan katsastuslupalain ja ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetun liikenneministeriön päätöksen sisältöä. Vastaavalta henkilöltä edellytettäisiin katsastustoimipaikan katsastusoikeuksien mukaista koulutusta, minkä lisäksi momenttiin lisättäisiin vaatimus vastuuhenkilön riittävästä käytännön kokemuksesta mainituista katsastustehtävistä. Raskaiden ajoneuvojen katsastuksia suorittavan katsastustoimipaikan vastaavalta henkilöltä edellytettäisiin myös jarrujen laajan tarkastuksen erikoiskoulutusta ja kokemusta kyseisistä tarkastuksista.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriölle valtuudet antaa tarkempia säännöksiä katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytettävästä 1 momentin mukaisesta käytännön kokemuksesta katsastustehtävistä. Kokemuksen riittävydestä annettavat tarkemmat säännökset vastaisivat nykyistä käytäntöä.

Pykälän 1 ja 2 momentin vaatimukset varmistaisivat tosiasiallisesti vastuuhenkilön

mahdollisuuden valvoa ja kehittää kaikkien toimipaikalla suoritettavien katsastusten laatua sekä opastaa katsastavaa henkilöstöä muuttuvista ohjeista ja säännöksistä.

Erillisellä siirtymäsäännöksellä säädettäisiin voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetyt katsastustoiminnasta vastaavan henkilön pätevyysvaatimukset täyttävien katsastuksista vastaavien henkilöiden täyttävän ehdotetut ammattitaitovaatimukset.

4 luku. **Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset**

22 §. Katsastusluvan mukaisen toiminnan aloittaminen. Ehdotetun pykälän mukaan katsastustoiminta olisi aloitettava kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä. Määräaikaa voitaisiin erityisestä syystä pidentää. Kun kyse olisi jostain asiallisesti hyväksyttävästä perusteesta, pidennys voitaisiin aina myöntää.

Voimassa olevan katsastuslupalain 12 §:n 2 momentin mukaan toimilupa raukeaa, jos katsastustoimintaa ei ole aloitettu kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Lakiehdotuksen 43 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava katsastuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos katsastustoimipaikalla ei harjoiteta säännöllistä katsastustoimintaa. Jos myönnetyn katsastusluvan nojalla ei käynnistettäisi katsastustoimintaa kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä, katsastuslupa olisi peruutettava. Katsastuslupa ei nykyiseen tapaan siten raukeaisi automaattisesti, vaan se olisi peruutettava. Näin ei jäisi millään tavalla epäselväksi se, onko lupa voimassa. Edellytyksenä luvan peruuttamiselle luonnollisesti olisi, että luvanhaltija ei olisi pyytänyt toiminnan käynnistämiseen pidennystä kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä. Lupaa peruutettaessa olisi sovellettava hallintolain säännöksiä muun ohessa kuulemalla luvanhaltija.

23 §. Tasapuolisuus katsastustoiminnassa. Pykälään sisällytettäisiin veloitteet katsastusluvan haltijalle hoitaa katsastustoimintaa tasapuolisesti ja syrjimättä mitään toimilupansa piiriin kuuluvaa asiakaskuntaa tai ajoneuvoa. Katsastustoimipaikat suorittavat katsastuslupansa nojalla perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkista hallintotehtävää, jolloin

toiminnassa on erityisen tärkeää, että kansalaiset saavat palveluissa yhdenvertaisen kohtelun.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin katsastusluvan haltijalle velvoite suorittaa tasapuolisesti katsastukset toimilupansa puitteisiin kuuluville ajoneuvoille niiden merkistä, ajoneuvotyypistä, käyttöönoton ajankohdasta ja muista vastaavista syistä riippumatta.

Pykälän 2 momentissa vaadittaisiin katsastusluvan haltijan ja toimipaikan järjestävän toimintansa siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon kuntoon sekä muuhun säännösten ja määräysten mukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa katsastuksen lopputulokseen. Katsastukseen esitettävät saman ajoneuvoluokan eri ajoneuvoyksilöt voivat kunnoltaan ja ominaisuuksiin erota paljonkin toisistaan ja vaatia erilaisessa määrin tarkastustyötä. Jotta tämä ei johtaisi katsastustoimipaikalla parempikuntoisten ja helpommin tarkastettavien samaan ajoneuvoluokkaan kuuluvien ajoneuvojen katsastusten mahdolliseen suosimiseen palvelussa tai katsastuksen hinnoittelussa, säädettäisiin 2 momentissa sulkemaan pois katsastuksen lopputulokseen vaikuttavista tekijöistä muut kuin tarkastettavan ajoneuvon kuntoon ja vaatimusten täyttämiseen liittyvät tekijät.

Pykälän 3 momentissa edellytettäisiin katsastustoimipaikan tarjoavan erikseen ja myös erikseen hinnoiteltuna ajoneuvoluokalle katsastusta erotettuna ajoneuvon kohdistuvasta muusta toimenpiteestä, jota katsastustoimipaikka kyseisen ajoneuvoluokan ajoneuvoille tarjoaa tai markkinoi yhdistettynä tai yhteishintaan hinnoiteltuna. Tällä pyritään varmistamaan, että niillä katsastustoimipaikoilla, joissa harjoitetaan katsastustoiminnan lisäksi esimerkiksi ajoneuvon huolto-, korjaus- tai varaosatoimintaa, on aina saatavissa erikseen pelkästään katsastus, joka on hinnoiteltuna erikseen omana toimenpiteenään. Vaatimus toteuttaa katsastustoiminnan tasapuolisuutta ja kuluttajien valinnan vapautta. Vaatimus antaa kuluttajalle vapauden valita, käyttääkö hän toimipaikan palveluista pelkästään julkisen hallintotehtävän mukaista katsastuspalvelua vai haluaako hän yhdistää katsastustoimipaikalla käyntiin myös muuta toimipaikan tarjoamaa palvelua. Vaatimuksella estettäisiin myös katsastuksen aloittamisen jälkeen ajoneuvon korjaaminen kesken katsastusta.

Tällä pyritään välttämään kesken katsastustapahtuman tarpeettomien korjausten kytkeminen katsastukseen ja näin välttämään ajoneuvon mahdollista tarpeetonta korjausta.

Edellyttämällä toimipaikalta saatavaksi aina pelkästään vain katsastus ja edellyttämällä katsastustapahtuman suorittaminen yhtenä kokonaistapahtumana erillään kaikesta muusta katsastustoimipaikalla tarjottavasta palvelusta, kuluttajalle taataan mahdollisuus ajoneuvon katsastamiseen ilman epäilyjä, että katsastuksessa hylkäämiseen vedoten osoitettaisiin tarpeettomasti korjattavaksi ajoneuvosta kohteita, joiden osoittamisessa tavoitteena olisi myydä katsastustoimipaikalta saatavaa korjaus- tai huoltopalvelua.

Vaikka ajoneuvon katsastus ja ajoneuvon kohdistuva muu kaupallinen toimenpiteen olisi suoritettava toisistaan erillään, ajoneuvon haltija saisi valita, haluaako hän samalla asiakaskäynnillä kohdistaa ajoneuvon muitakin toimenpiteitä kuin katsastuksen.

Edellyttämällä ajoneuvon katsastustoimenpide ja muu samaan ajoneuvon kohdistuva kaupallinen toimenpide suoritettaviksi ajallisesti ja toteutukseltaan erillisinä vähennettäisiin katsastustoimipaikkojen väärinkäytös- ja mahdollisuuksia edellyttää katsastuksen hyväksynnän kannalta tarpeettomia huolto- tai korjaustoimenpiteitä katsastettavaan ajoneuvon. Näin katsastuksessa hylätyn ajoneuvon omistajalla olisi mahdollisuus hoitaa ajoneuvonsa vika kuntoon myös muualla kuin kysyksessä, ajoneuvon hylänneessä katsastustoimipaikassa. Tämä poistaisi korjaustoimintaa harjoittavilta katsastustoimipaikoilta intressin hylätä perusteettomasti ajoneuvoja tarkoituksella myydä samalla ajoneuvoa varten kaupallisia korjaus- tai huoltotoimenpiteitä.

Katsastuksen hylkäys- ja vikatilastojen seurannan vuoksi on tarkoituksenmukaista pitää toimipaikan katsastustoiminta ja korjaustoiminta toimenpiteinä ja tapahtumakokonaisuuksina erillään. Kesken katsastusten mahdollisesti suoritettavat korjaukset vähentäisivät katsastuksessa muutoin hylätyiksi tulevien ajoneuvojen sekä havaittujen vikojen ja puutteiden määrää.

Lakiehdotuksen 7 §:n mukaan katsastusluvan haltijalta edellytettäisiin katsastustoiminnassa vähintään SFS-EN ISO 9001:2008 standardin vaatimukset täyttävää sertifioitua

laadunhallintajärjestelmää. Sertifioidulla laadunhallintajärjestelmällä varmistetaan katsastustoimintaan kuuluvissa tehtävissä ja toiminnan organisoinnissa asiakkaiden tasapuolinen ja syrjimätön sekä muusta katsastustoimipaikan mahdollisesta liiketoiminnasta riippumaton kohtelu.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin viittaus kielilakiin (423/2003), koska katsastustoiminnassa on kyse perustuslaissa tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä.

24 §. Poikkeus hallintolain esteellisyysvaatimuksesta katsastuksessa. Pykälässä säädetäisiin katsastajalle poikkeus hallintolain esteellisyysvaatimuksesta.

Poikkeus esteellisyysäännöksistä olisi katsastajalle tarpeellinen. Näin hän voisi suorittaa määräaika- ja valvontakatsastuksia ajoneuvoille, joihin hänen työnantajallaan on ollut tai on työsuhde tai toimeksiantosuhde. Poikkeus on tarpeen, jotta katsastustoimipaikalla voidaan määräaika- ja valvontakatsastaa ajoneuvo, jonka katsastusluvan haltija on tuonut maahan tai myynyt taikka jota katsastusluvan haltijan yrityksessä on huollettu tai korjattu. Näin asiakkaan sitä halutessa mahdollistettaisiin niin sanotun yhden luukun periaatteen mukaisesti ajoneuvon määräaika-katsastus ajoneuvon huollon ja korjauksen yhteydessä.

Säännös mahdollistaisi ajoneuvon huoltamisen ja katsastamisen yhdellä asiointikerralla. Harvaan asutuilla seuduilla tästä mahdollisuudesta voisi tulla asiakkaille paikoin jopa merkittävää hyötyä. Jos ajoneuvojen korjaus- ja huoltotoiminnassa sekä katsastustoiminnassa kysyntä erikseen ei riitä kannattavaan toimintaan, sama yritys voisi harjoittaa näitä toimintoja samoissa tiloissa ja samoilla laitteilla. Tämä voisi tuoda kannattavaan toimintaan tarvittavan riittävän kokonaiskysynnän. Järjestely edistäisi harvaan asutuilla alueilla katsastuspalvelujen saatavuutta.

Muilta osin katsastustoiminnassa tulisi soveltaa hallintolain esteellisyysäännöksiä, koska katsastuksessa on kyse julkisesta hallintotehtävästä. Katsastusluvan haltijan toimipaikassa ei saisi määräaika- ja valvontakatsastaa katsastusluvan haltijan tai hänen omistamansa yrityksen omistamia tai hallittomia ajoneuvoja. Lisäksi saman ajoneuvon katsastuksen ja ajoneuvon kohdistuvan muun toimenpiteen tulisi 23 §:n mukaan olla

kaksi erillistä toisistaan erottuvaa toimenpidettä. Katsastuslupan haltijan tulisi 7 §:n mukaan myös osoittaa organisoivansa katsastustoimintansa ja muun kaupallisen toimintansa niin, ettei muu kaupallinen toiminta vaikuta katsastusten lopputulokseen.

Katsastuksen puolueettomuuden ja riippumattomuuden varmistamiseksi katsastaja ei saisi määräaikais- tai valvontakatsastaa ajoneuvoa, jonka korjaukseen tai huoltamiseen hän on ajoneuvon edellisen määräaikaiskatsastuksen jälkeen osallistunut. Muiltakin osin katsastajaa koskisivat hallintolain esteellisyysäännökset. Katsastaja ei siten saisi katsastaa omia tai perheenjäsentensä ajoneuvoja, katsastustoimipaikan omistajien ajoneuvoja eikä muitakaan työnantajansa omistamia ajoneuvoja.

Hyvän hallinnon toteuttamista niissä toimipaikoissa, jotka tarjoavat ajoneuvon kohdistuvia muitakin palveluita kuin katsastuspalveluita, tukee osaltaan 7 §:ssä oleva vaatimus noudattaa katsastustoiminnan harjoittamisessa vähintään SFS-EN ISO 9001:2008 standardin vaatimukset täyttävää sertifioitua laadunhallintajärjestelmää. Laadunhallintajärjestelmä edesauttaa toimipaikan toiminnan ylläpitämistä niin, että katsastustoiminta ja mahdollinen muu ajoneuvon kohdistuva palvelutarjonta olisi yrityksen toiminnassa toteutettu toisistaan erillään.

25 §. Katsastuksen suorittaminen katsastustoimipaikan ulkopuolella. Pykälä vastaisi osittain ajoneuvojen katsastusluvista annetun liikenneministeriön päätöksen 7 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan katsastuslupan haltija saisi katsastaa katsastustoimipaikan varsinaisten tilojen ulkopuolella sellaisia ajoneuvoja, joita ei tieliikenteessä yleisesti sallittujen mittojen, massojen tai muiden ominaisuuksien vuoksi ole mahdollista katsastaa katsastustoimipaikan tiloissa taikka joiden katsastus muutoin olisi epätarkoituksenmukaista katsastustoimipaikan varsinaisissa tiloissa. Nykyisin tällaisiin tapauksiin myönnetään Liikenteen turvallisuusvirastosta lupia tapauskohtaisesti ja niitä on vuosittain noin 100 kappaletta. Ehdotetun pykälän mukaan katsastustoimipaikka saisi suorittaa katsastukset pykälässä mainituin ehdoin ilman Liikenteen turvallisuusviraston lupaa. Katsastuksiin käytettävien katsastustoimipaikan ulkopuolisten tilojen tulisi niissä suoritettavat

katsastukset huomioiden vastata varsinaisen katsastustoimipaikan tiloille, laitteille ja varusteille säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia. Säännöstä voitaisiin soveltaa esimerkiksi uusien telaketjuin varustettujen moottoripyököneiden rekisteröintikatsastuksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi poikkeustapauksessa antaa luvan katsastaa katsastustoimipaikan ulkopuolella muitakin ajoneuvoja. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että ajoneuvoja on niiden suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn takia epätarkoituksenmukaista viedä katsastustoimipaikalle katsastettaviksi. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi myös, että katsastustoimipaikan ulkopuolella olevat tilat sekä katsastuksessa käytettävät laitteet ja varusteet vastaisivat tehtävät katsastukset huomioiden varsinaisen katsastustoimipaikan tiloille, laitteille ja varusteille säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia. Muulla epätarkoituksenmukaisuudella tarkoitettaisiin esimerkiksi automuseoiden ajoneuvojen siirtämistä varsinaiseen katsastustoimipaikkaan, kun niiden katsastaminen on tarkoituksenmukaisempaa suorittaa museon tiloissa. Katsastuksiin käytettävien tilojen tulisi olla Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymät, ja ne tarkastettaisiin tarvittaessa ennen luvan myöntämistä. Tätä vastaavia pyydyviä lupia on nykyisin voimassa noin 30 kappaletta. Ehdotetulla säännöksellä ei ole tarkoitus muuttaa nykyistä luvan myöntämistä koskevaa soveltamiskäytäntöä.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet antaa tarkempia määräyksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin katsastuksiin käytettävistä tiloista, laitteista ja varusteista sekä siitä millaisia ajoneuvoja voitaisiin 1 ja 2 momentin mukaan katsastaa katsastustoimipaikan ulkopuolella. Tarkemmilla määräyksillä täsmennettäisiin sitä, kuinka tilojen, laitteiden ja varusteiden vaatimuksissa huomioitaisiin toimipaikan ulkopuolella suoritettavien katsastusten laji. Tarkempia määräyksiä tarvittaisiin myös täsmentämään, millaisissa tapauksissa ajoneuvo saadaan katsastaa toimipaikan ulkopuolella ja milloin katsastus olisi epätarkoituksenmukaista varsinaisella katsastustoimipaikalla.

26 §. Palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittaminen katsastuspalvelurekisteriin. Lakiehdotuksen 3 §:n 6 kohdassa määriteltäisiin katsastuspalvelurekisteri. Määrittelyn mukaan kyseessä olisi Liikenteen turvallisuusviraston automaattisen tietojenkäsittelyn avulla internetissä pitämä julkinen rekisteri, jossa olisi tietoja katsastusluvan haltijoista ja niiden katsastuspalveluihin liittyvistä asioista. Rekisteri olisi Liikenteen turvallisuusviraston sähköisessä palvelussa kaikkien käytettävissä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös itse hyödyntää rekisteriä julkaisemalla kansalaisille erilaisia hintatietoja, tilastoja ja tiedotteita.

Rekisterinpitäjänä Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi siitä, että katsastuspalvelurekisteri olisi olemassa ja käytettävissä, mutta ehdotetun 1 momentin mukaan katsastusluvanhaltijat tallettaisivat itse rekisteriin suoraan käyttöönsä momentissa luetellut tiedot.

Pykälän momentin 1 kohdan mukaan katsastuspalvelurekisteristä selviäisi katsastustoimipaikan yhteystiedot ja toimipaikan sijainti. Näin asiakkaat voisivat selvittää rekisteristä itseään lähinnä sijaitsevat palvelupaidat.

Momentin 2 kohdan mukaan rekisteriin olisi talletettava katsastuslajeittain tiedot palveluajoista, jolloin katsastuspalveluja on kunkin ajoneuvoluokan ajoneuvoille saatavissa. Palveluajoilla tarkoitettaisiin sekä viikonpäiviä että kellonaikoja. Vaikka ehdotetun 43 §:n mukaan katsastusluvan haltijan edellytetään harjoittavan luvnmukaista katsastustoimintaa säännöllisesti, katsastuspalveluja ei tarvitse olla saatavilla joka päivä.

Momentin 3 kohdan mukaan katsastuspalvelurekisteriin olisi talletettava myös tiedot tarjottavista katsastuspalveluista ja niistä yleisesti perittävistä maksuista ajoneuvoluokittain ja katsastuslajeittain. Kyse olisi hinnoista, joilla palveluja on yleisesti saatavilla. Säännös ei sinänsä asettaisi estettä sille, että katsastustoimipaikalla olisi käytettävissään erilaisia tarjoushintoja. Tarkoituksena on, että rekisteriin voitaisiin tallettaa tietoja myös tällaisista tarjouksista.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus muuttaa katsastuspalvelurekisteriin talletettuja tietoja. Tätä ennen luvanhaltijalle olisi varattava tulla kuulluksi asiassa. Tarkoituksena ei ole, et-

tä virasto korjasi rekisterissä olevia tietoja. Näiden korjausten ja muutosten tekeminen kuuluisi katsastusluvan haltijalle. Havaitessaan tai saadessaan muutoin tiedon katsastusluvan haltijan rekisteriin tallettamista virheellisistä tiedoista, virasto voisi ryhtyä 43 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi itse korjata rekisterissä olevia virheitä vain poikkeustapauksessa, jollaisena voisi esimerkiksi pitää luvanhaltijan katsastustoiminnan päättymiseen liittyvää tilannetta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat tekniset määräykset ilmoitettavista tiedoista ja siitä miten tiedot ilmoitetaan. Tiedot tulisi olla sellaisessa muodossa, että kansalaisten on tarvittaessa mahdollista verrata eri katsastustoimipaikkojen palveluita ja hintoja.

Lakiehdotuksen 58 §:ssä säädettäisiin, että tämä 26 § tulisi voimaan vasta vuoden kuluttua lain voimaantulosta. Näin varattaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle aikaa rekisterin ja siihen liittyvän tietojärjestelmän valmistamiseen.

Lakiehdotuksen 59 §:n 2—4 momentissa olisi myös viittauksia ehdotettuun 26 §:ään. Luvanhaltijoiden olisi talletettava 26 §:n 1 momentissa tarkoitettut tiedot rekisteriin kuukauden kuluessa mainitun 26 §:n voimaantulosta. Näin varattaisiin luvanhaltijoilla aikaa tallettaa tiedot rekisteriin. Velvoite koskisi voimassa olevien toimilupien haltijoita ja lain voimaantulon jälkeen myönnettävien katsastuslupien haltijoita.

27 §. Katsastusasiakirjojen säilyttäminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia koskevien todistusten ja muiden asiakirjojen säilyttämisestä.

Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 14 a §:ää. Nykyisestään poiketen tietojen luovuttamista koskevaan säännökseen lisättäisiin kuitenkin maininta, että tietoja voitaisiin luovuttaa salassapitosäännösten estämättä. Ajoneuvoja koskevat tiedot voivat sisältää liike- ja ammattisalaisuuden piiriin kuuluvia salassa pidettäviä tietoja. Lisäksi momentissa mainittaisiin, että tiedot olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastoon mahdollisimman pian. Katsastuksessa hylätyn ajoneuvon jälkitarkastusaika on yhden kuukauden mittainen, joten asiakir-

jat on peruteltua säilyttää katsastustoimipaikalla tuon ajan ja toimittaa ne vasta sen jälkeen Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen katsastusasiakirjojen säilyttämisestä. Nykyisin siitä säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa liikenneministeriön päätöksessä. Nykyisen käytännön mukaisesti muut kuin 1 momentissa tarkoitettut katsastusta koskevat asiakirjat säilytettäisiin katsastustoimipaikalla. Ehdotuksen mukaan määräaikaishatsastusta koskevat asiakirjat ja tarkastustodistukset säilytettäisiin nykyisen käytännön mukaisesti 2 vuotta ja muut asiakirjat viisitoista vuotta. Muut asiakirjat tarkoittavat lähinnä valvontakatsastusta koskevia asiakirjoja. Vuosittain Suomessa suoritetaan 2,38 miljoonaa määräaikaishatsastusta, joten ei ole perusteltua säilyttää niitä koskevia asiakirjoja kahta vuotta pidempään.

28 §. Katsastustoiminnan päätyminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan katsastuslupalain 17 §:ää. Pykälään lisättäisiin kuitenkin viittaus 27 §:n soveltamiseen. Katsastustoiminnan päättyessä katsastusasiakirjat toimitettaisiin pyynnöstä Liikenteen turvallisuusvirastoon, joka säilyttäisi ne. Lakiehdotuksen 27 §:n 2 momentissa tarkoitettujen asiakirjojen säilytysajat olisivat mainitun momentin mukaan 2 ja 15 vuotta.

5 luku. **Jatkokoulutuslupa**

29 §. Jatkokoulutuksen antaja. Ehdotetun 1 momentin mukaan jatkokoulutuksen antajaa koskevat säännökset säilyisivät asiallisesti pääosin ennallaan. Ehdotetut muutokset sisältäisivät lähinnä teknisiä ja kielellisiä muutoksia. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin maininta koulutuksen antamisen edellyttämästä koulutusluvasta, mikä vastaisi voimassa olevassa katsastuslupalaissa olevaa koulutuksen antajan hyväksyntää koskevaa mainintaa. Luvan myöntämistä ei enää rajattaisi yhteisöille, vaan jatkossa lupa voitaisiin myöntää myös esimerkiksi luonnolliselle henkilölle.

Pykälän 1 momentin muutos antaisi kaikille päteville hakijoille mahdollisuuden tarjota koulutusta, mikä voi lisätä koulutustarjonnan määrää ja alentaa katsastajien koulutuskustannuksia.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle edelleen mahdollisuus antaa erikois- ja täydennyskoulutusta.

30 §. Jatkokoulutusluvan myöntämisen edellytykset. Toimilupalainsäädännön yhtenäistämiseksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusia säännöksiä, jotka vastaisivat elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annettua lainsäädäntöä Suomessa. Muilta osin koulutusluvan myöntämisen edellytykset vastaisivat pääosin voimassa olevan katsastuslupalain ja ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetun liikenneministeriön päätöksen sisältöä. Pykälään ehdotettaisiin otettavaksi voimassa olevassa katsastuslupalaissa olevan koulutustoiminnasta vastaavaa henkilöä koskevan pätevyysvaatimuksen lisäksi liikenneministeriön päätöksessä säädetyt vaatimukset opetushenkilöstöstä, toimitiloista, opetusmateriaalista ja välineistä sekä koulutusohjelmasta.

Hakijalla tulisi olla oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa. Hakija ja toiminnasta vastaava henkilö eivät saisi olla konkurssissa. Jos hakija olisi luonnollinen henkilö, myös hänen olisi oltava täysi-ikäinen eikä hänen toimintakelpoisuuttaan saisi olla rajoitettu.

Asiantuntevana koulutustoiminnasta vastaavana henkilönä pidettäisiin henkilöä, joka on perehtynyt koulutusluvan laajuutta vastaavasti katsastustoimintaa koskeviin säännöksiin. Vastuuhenkilöltä edellytettäisiin lisäksi kokemusta koulutus- ja opetustoiminnasta. Käytettävissään hakijalla tulisi olla myös koulutusluvan laajuuden mukaisesti eri osa-alueisiin perehtyneitä kouluttajia, joilla on aiempaa kokemusta opetustoiminnasta sekä nykyaikaisista opetusmenetelmistä. Hakijalla edellytettäisiin olevan käytettävissään toimitilat, jotka soveltuvat teoriaopetuksen lisäksi tarvittaessa myös käytännön harjoiteluun. Opetusmateriaalin osalta edellytettäisiin erityisesti ajantasaisuutta ja havainnollisuutta. Hakijalta edellytettäisiin lisäksi riittävää opetusvälineistöä sekä kurssikohtaista koulutusohjelmaa, jossa opetettavat asiat, ajankäyttö ja suunnitellut opetusmenetelmät olisi määritelty aiheittain.

31 §. Jatkokoulutusluvan hakeminen. Ehdotettuun 1 momenttiin otettaisiin aiemmin ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä olleet vaatimukset koulutusluvan

hakemisesta. Säännöksiin ehdotetaan tehtäviksi vain vähäisiä täsmennyksiä. Hakijan tulisi esittää selvitys siitä, missä laajuudessa koulutusoikeutta haetaan, sekä tiedot koulutustoiminnasta vastaavasta henkilöstä sekä hänen työkokemuksestaan ja kokemuksestaan koulutus- ja opetustoiminnasta. Myös pääasiallisesta opetushenkilöstöstä sekä heidän koulutuksestaan, työkokemuksestaan ja perehtyneisyydestään opetusaiheisiin ja -opetusmenetelmiin tulisi esittää selvitys. Opetusmateriaalin ajantasaisuuden varmistamiseksi hakijan tulisi esittää selvitys myös opetusmateriaalista. Hakemukseen olisi liitettävä koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opettavat asiat, ajankäyttö ja suunnitellut opetusmenetelmät. Hakemukseen olisi liitettävä tiedot myös paikoista, joissa koulutusta pääosin annetaan, sekä selvitys harjoittelun ja kokeiden järjestelyistä. Lisäksi hakemuksen yhteydessä tulisi esittää arvio koulutustoiminnan käynnistämisen ajankohdasta.

Pykälän 2 *momentissa* velvoitettaisiin hakija pyydettyä esittämään hakemuksen yhteydessä 1 *momentissa* tarkoitettu opetusmateriaali kokonaisuudessaan Liikenteen turvallisuusvirastolle koulutusmateriaalin sisällön tarkastamiseksi.

Pykälän 3 *momentin* mukaan lupaa haattaessa ei edellytettäisi esitettäväksi niitä edelleen paikkansa pitäviä selvityksiä, jotka on toimitettu luvan myöntäjälle jo aiemmin edellisen hakemuksen tai valvonnan yhteydessä.

32 §. *Jatkokoulutusluvan myöntäminen.* Pykälään otettaisiin erillinen koulutusluvan myöntämisestä koskeva säännös. Säännöksen sisältö vastaisi asiallisesti voimassa olevassa katsastuslupalaissa olevaa koulutusluvan antajan koulutusoikeutta koskevaa säännöstä. Luvat myönnettäisiin jatkossa toistaiseksi voimassa olevina.

33 §. *Jatkokoulutukseen liittyvät kokeet ja niitä koskevien asiakirjojen säilyttäminen.* Jatkokoulutukseen liittyviä kokeita koskevat säännökset säilyisivät pääosin ennallaan. Pykälän 1 *momentin* mukaan voimassa olevaa katsastuslupalakia vastaavasti Liikenteen turvallisuusvirasto järjestäisi määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvät loppukokeet ja koulutuksen antaja muut jatkokoulutukseen liittyvät kokeet.

Pykälän 2 *momenttiin* otettaisiin säännökset kokeisiin liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä. Ehdotetulla muutoksella mahdollistettaisiin vanhojen koeasiakirjojen tarpeettoman pitkän säilyttämisen lopettaminen. Katsastajien koulutustietojen varmistamiseksi koetuloksia koskevat tiedot tulisi kuitenkin säilyttää edelleen pitkäaikaisesti.

34 §. *Tasapuolisuus jatkokoulutuksen antamisessa.* Pykälän 1 *momenttiin* otettaisiin säännös koulutusluvan haltijan velvollisuudesta antaa jatkokoulutusta tasapuolisesti kaikille vaatimukset täyttävälle henkilölle. Koulutusluvan haltija ei saisi toiminnassaan syrjiä koulutukseen hakeutuvia esimerkiksi siten, että kouluttaisi pelkästään omia työntekijöitään. Luvanhaltija ei olisi kuitenkaan velvollinen laajentamaan toimintaansa, jotta kaikki koulutukseen haluavat pääsisivät koulutukseen juuri haluamanaan aikana. Ehdotetulla muutoksella pyritään katsastustoimipaikkojen ja katsastajien määrän mahdollisesta lisääntymisestä huolimatta varmistamaan riittävä koulutetun henkilökunnan saanti.

Pykälän 2 *momenttiin* otettaisiin viittaus kielilakiin. Koulutusluvan haltijan olisi toiminnassaan noudatettava kielilain säännöksiä. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että katsastustoiminnassa edellytettävää koulutusta ja keskeisintä koulutusmateriaalia tulee olla saatavilla myös ruotsiksi.

35 §. *Hyvä hallinto jatkokoulutuksen antamisessa.* Ehdotettu pykälä vastaa jatkokoulutuksen osalta asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 14 §:ää.

Katsastusta koskevasta 24 §:stä poiketen pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin selvyyden vuoksi, että jatkokoulutusluvan haltijan olisi koulutukseen liittyvässä toiminnassaan noudatettava hallintolakia, jotta hyvä hallinto varmistettaisiin jatkokoulutuksen antamisessa. Koulutusluvan haltijan palveluksessa olevalle säädettäisiin kuitenkin hallintolain soveltamista koskeva poikkeus. Koulutusluvan haltijan palveluksessa olevaan ei edelleenkaan sovellettaisi hallintolain 28 §:n 1 *momentin* 4 kohtaa. Mainitun 4 kohdan mukaan virkamies on esteellinen, jos hän on palvelussuhteessa tai käsiteltävään asiaan liittyvässä toimeksiantosuhteessa asianosaiseen tai siihen, jolle asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa. Hallintolaista

säädetyin poikkeuksen tarkoituksena on nykykäytännön mukaisesti mahdollistaa koulutusluvan haltijan kouluttajien toimiminen silloin, kun toiminta kohdistuu oman työnantajien palveluksessa olevaan henkilöstöön, esimerkiksi kokeiden valvonnassa ja tarkastamisessa. Tarkoituksena ei ole muuttaa nykyistä soveltamiskäytäntöä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin selvyiden vuoksi asiallisesti lähes nykyiseen tapaan, että jatkokoulutusluvan haltijan olisi laissa tarkoitettuja koulutukseen liittyviä tehtäviään hoitaessaan noudatettava, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään.

6 luku. Valvonta

36 §. Katsastustoiminnan seuranta. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi katsastuspalveluiden alueellisen tarjonnan, katsastuksesta perittävien maksujen kehityksen ja katsastustoiminnan muunkin harjoittamisen seuranta Suomessa. Liikenteen turvallisuusviraston olisi raportoitava seurannan tuloksista vuosittain liikenne- ja viestintäministeriölle. Katsastustoimintaa seurattaisiin 26 §:ssä tarkoitetun katsastuspalvelurekisterin avulla. Seurannan avulla olisi mahdollista saada luotettavaa ja ajantasaista tietoa katsastuspalveluiden hinnoista ja saatavuudesta sekä niiden kehityksestä. Tietoja voitaisiin käyttää esimerkiksi alan tutkimuksiin ja lainsäädännön kehitystarpeiden määrittelyyn tulevaisuudessa.

37 §. Valvonta. Pykälän 1 momentissa annettaisiin voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesti katsastustoimipaikkojen ja katsastajien kouluttajien valvonta Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi.

Pykälän 2 momentissa edellytettäisiin uutena vaatimuksena Liikenteen turvallisuusviraston tarkastavan vähintään viiden vuoden välein, että katsastusluvan ja koulutusluvan haltijat edelleen täyttävät luvan myöntämisen edellytykset. Tarkastuskäytäntö on asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain mukainen, sillä nykyisin luvat ovat määräaikaista ja enimmillään voimassa viisi vuotta. Lupaedellytysten täyttyminen on tarkastettu lupaa uusittaessa. Jatkossa katsastusluvat eivät enää olisi määräaikaista, vaan toistaiseksi voimassa olevia.

Katsastusluvista ehdotetun lain arvioidaan lisäävän katsastustoimipaikkojen kokonaismäärää. Toimipaikkojen määrän lisääntymisellä on suora vaikutus toimipaikkojen valvontaan tarvittaviin resursseihin. Oma vaikutuksensa valvonnan tarpeeseen syntyy myös huoltokorjaamoiden mahdollisuudesta alkaa suorittaa määräaikaista ja valvontakatsastuksia. Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirasto suorittaa katsastustoiminnan valvomiseksi tarkastuskäynnin noin 150 katsastustoimipaikalle vuosittain. Muutosten seurauksena valvonnan tarve tulee kasvamaan tästä merkittävästi.

Valvonnan kohdistamisessa hyödynnetään nykyisin paljon katsastustoiminnasta syntyviä tilastoja, kuten hylkäysprosenttia, havaittujen vikojen määrää ja korjauskehotusten määrää sekä valtakunnan tasolla että toimipaikan sisällä eri katsastajien välillä. Kun lakiehdotuksen mukaan korjaamot voisivat suorittaa määräaikaistarkastuksia, ja autot monesti tällaisissa tapauksissa korjattaisiin ennen niiden katsastusta, voidaan olettaa, että näiden toimipaikkojen hylkäysprosentit olisivat pienempiä kuin nykyisin. Tästä johtuen nykyiset tilastot eivät välttämättä olisi enää yhtä toimivia valvonnan välineitä. Tämä aiheuttaisi valvonnan kohdistamiselle uusia haasteita. Toimipaikat jouduttaisiin luokittelemaan omiin luokkiinsa, jossa toimipaikkoja voitaisiin vertailla keskenään.

Tehokkaaksi määräaikaistarkastusten valvontavälineeksi on havaittu testiauto, jossa on tietyt viat ja jota käytetään useilla katsastustoimipaikoilla katsastuksessa. Testiauton käyttöä valvonnassa on tarkoitus lisätä. Lisäksi suoritettaisiin edelleen säännöllisesti tarkastuksia toimipaikoilla. Valvonnan tehostamiseksi Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan 40 §:ssä mahdollisuutta ostaa katsastustoimipaikkojen valvontaan käytettäviä palveluita niiden tuottajilta. Lakiehdotuksen 41 §:n mukaan virastolle annettaisiin oikeus pysäyttää juuri katsastettu ajoneuvo ja suorittaa sille juuri suoritettua katsastusta vastaava tarkastus. Tämän perusteella virasto voisi puuttua katsastustoimipaikan toimintaan. Ehdotetulla oikeudella arvioidaan olevan tärkeä valvonnallinen vaikutus erityisesti määräaikaistarkastuksien valvonnassa.

Ehdotetun toimilupalain vaatimusten oletetaan varmistavan, että katsastustoiminnan

nykyinen hyvä laatu säilyy myös ehdotetun lain tultua voimaan. Katsastustoimintaa suoritetaan korjaamoissa myös eräissä muissa Euroopan maissa. Niissä korjaamoiden katsastusoikeus ja katsastusalan vapauttaminen kilpailulle on toteutettu samanaikaisesti. Näissä maissa muutosten seurauksena on esiintynyt katsastuksen laatuongelmia. Koska Suomessa ala on vapautettu kilpailulle jo aiemmin, ei esitetyistä muutoksista odoteta syntyvän vastaavia ongelmia katsastuksen laadulle kuin muualla Euroopassa.

38 §. Tietojen antaminen valvontaviranomaiselle. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevassa katsastuslupalaissa säädettyä katsastuslupan ja koulutusosoikeuden haltijoiden tiedonantovelvollisuutta.

Viittaukset Ajoneuvohallintokeskukseen on kuitenkin muutettu viittauksiksi Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Pykälän 1 ja 2 momentteihin otettaisiin katsastuslupan ja koulutuslupan haltijoille uusi velvollisuus antaa tietoja salassapitosäännösten estämättä, sillä toiminnan valvontaa varten tarvittavissa tiedoissa saattaa olla kyse liike- tai ammattisalaisuuden piiriin kuuluvista tiedoista.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin katsastuslupan haltijalle uusi velvollisuus antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoiminnan valvontaa, seuranta ja tutkimustoimintaa varten tiedot edellisen ja kuluvan vuoden aikana katsastuksista perityistä keskimääräisistä maksuista katsastuslajeittain ja ajoneuvoluokittain. Tämä velvollisuus varmistaisi sen, että Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus saada riittävät ja oikeat tiedot katsastusten hinnoista, joiden raportoinnista liikenne- ja viestintäministeriölle säädettäisiin 36 §:ssä.

Pykälän 3 momentin mukaan katsastuslupan ja koulutuslupan haltijoiden olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle toimintaansa liittyvistä merkittävistä muutoksista. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 20 §:n 3 momenttia.

39 §. Katsastustoimipaikan ja koulutuspaikan tarkastukset. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus tehdä laissa tarkoitettujen valvontatehtävien suorittamiseksi tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan katsastus- tai koulutusluvassa tarkoitettua toimintaa. Pykälän sisältö vastaisi

pääasiallisesti voimassa olevassa katsastuslupalaissa säädettyä. Uutena asiana pykälään lisättäisiin kuitenkin säädös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa suorittaa tarkastuksia pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa. Näin tarkastuksia ei voisi suorittaa perustuslaissa tarkoitetun kotirauhan piiriin kuuluvissa paikoissa.

40 §. Sopimuskumppanin suorittamat toimipaikan tarkastukset. Pykälän 1 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus hankkia katsastustoimipaikkojen ja koulutuspaikkojen tarkastusten suorittajiksi yksityisiä palveluntuottajia. Palveluntuottajien kanssa olisi sovittava yksityiskohtaisesti tarkastettavat paikat ja niissä tarkastettavat kohteet. Perustuslain 124 §:n mukaan julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle edellyttää, että järjestelyä voidaan pitää tarkoituksenmukaisena eikä se vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole koko maan kattavaa alueorganisaatiota, joten toimipaikkojen tarkastustoiminta on tarkoituksenmukaista antaa sopimuskumppanien hoidettavaksi. Sopimuskumppani pystyisi kohdistamaan tarkastukseen vaadittavia resursseja tehokkaammin ja nopeammin sinne, missä valvontaa tarvitaan. Erityisesti katsastustoimipaikkojen toiminnan käynnistämistä ennen tehtävät toimitilojen ja laitteiden tarkastukset voitaisiin hoitaa sopimuskumppaneiden avulla nykyistä nopeammin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että sopimuskumppanin ja tarkastuksen suorittavan henkilön tulee olla ammattitaitoisia suorittamaan kyseessä olevia tarkastuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi, että sopimuskumppani ja tarkastaja suorittavat tarkastukset säännösten ja sopimuksen mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi näistäkin tarkastuksista. Sopimuskumppanit toimisivat virkavastuulla, mistä säädettäisiin 53 §:ssä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sopimuskumppanin tekemien tarkastusten raportoinnista. Sopimuskumppanin tekemä valvonta ei sisältäisi mitään päätöksentekoa, vaan Liikenteen turvallisuusvirasto tekisi tarvittavat päätökset sopimuskumppanin antamien raporttien perusteella.

41 §. Katsastetun ajoneuvon tarkastus. Pykälässä täsmennettäisiin 37 §:ssä tarkoitettuun valvontaan käytettäviä keinoja siten, että *1 momentissa* annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoiminnan valvomiseksi oikeus suorittaa heti katsastuksen jälkeen ajoneuvolle juuri suoritettua katsastusta vastaava tarkastus tai osa siitä. Liikenteen turvallisuusviraston virkamies saisi tarkastusta varten pysäyttää ajoneuvon sen poistuessa katsastustoimipaikalta.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että tarkastus saadaan suorittaa korvauksetta katsastuksen suorittaneen katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita käyttäen. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaisi auton esimerkiksi asiakkaan pyynnöstä jollain toisella toimipaikalla, tilojen laitteiden käytöstä pitäisi sopia erikseen.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta osallistua tekniseen tienvarsitarkastukseen voimassa olevaa katsastuslupalakia vastaavasti.

Pykälän *4 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehellä olisi oltava todistus oikeudestaan suorittaa pykälässä mainittuja tarkastuksia niitä suorittaessaan. Todistus olisi pyydettyäessä esitettävä tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle. Asiasisällöltään momentti vastaisi voimassa olevassa katsastuslupalaissa säädettyä.

42 §. Ajoneuvon määrääminen valvontakatsastukseen. Pykälässä täsmennettäisiin 37 §:ssä tarkoitettuun valvontaan käytettäviä keinoja siten, että Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin oikeus määrätä ajoneuvo katsastustehtävien valvomiseksi valvontakatsastukseen. Valvontakatsastukseen määräämisen edellytyksenä olisi, että Liikenteen turvallisuusvirasto on havainnut tai saanut muutoin tiedon, että ajoneuvon kunnossa tai säännöstenmukaisuudessa on ilmeisesti sellainen puute tai vika, jonka johdosta ajoneuvo olisi pitänyt hylätä edellisessä katsastuksessa. Ajoneuvoa ei siten voitaisi edellyttää valvontakatsastukseen sellaisten vähäisten vikojen tai puutteiden johdosta, jotka katsastuksessa arvosteltaisiin korjauskehotuksiksi. Ajoneuvo määrättäisiin valvontakatsastukseen esimerkiksi silloin, kun 41 §:ssä tarkoitettussa ajoneuvon tarkastuksessa havaittaisiin ajoneuvon kunnossa tai säännöstenmukai-

suudessa vakavia puutteita, joihin katsastuksessa ei ole puututtu.

Liikenteen turvallisuusviraston valvontakatsastukseen määräämä ajoneuvo tulisi esittää valvontakatsastukseen viraston määräämässä ajassa. Jos ajoneuvoa ei esitetä ja hyväksytä määräajassa valvontakatsastuksessa, ajoneuvoa ei saisi määrääjän jälkeen käyttää liikenteessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto määräisi ajoneuvon valvontakatsastukseen sellaisissa tapauksissa, joissa vikojen olemassaolo katsastusajankohtana on selvää. Jos määräaikaikatsastuksesta on kulunut jo pitkäaikaa, tarkastusta ei enää yleensä voitaisi tehdä katsastustoiminnan valvomiseksi. Rekisteröinti- ja muutokatsastusten vuoksi valvontakatsastukseen määrääminen saattaa olla perusteltua katsastustoiminnan valvomiseksi pidemminkin ajan kuluttua. Pykälän perusteella voitaisiin perustellusta syystä määrätä valvontakatsastukseen myös sellainen ajoneuvo, joka on katsastettu ennen katsastusluvasta nyt ehdotetun lain voimaantuloa.

43 §. Katsastusluvan peruuttaminen. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin tilanteista, joissa Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava katsastuslupa. Lupa olisi peruutettava, jos katsastustoimipaikan toiminta on lopetettu kokonaan tai katsastusluvanhaltija on asetettu konkurssiin. Nämä peruutuksen edellytykset vastaisivat pitkälti voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:ssä säädettyjä edellytyksiä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin niistä tapauksista, jolloin Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava katsastuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos huomautus ja varoitus eivät olisi riittäviä toimenpiteitä. Lupa olisi peruutettava määräajaksi tai kokonaan, jos katsastustoimipaikalla ei harjoitettaisi säännöllistä katsastustoimintaa, toimintaa ei harjoitettaisi katsastuspalvelurekisteriin tehdyn ilmoituksen mukaisesti, katsastusluvan haltija ei enää täyttäisi katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä tai katsastustoimipaikalla katsastuksia suorittava henkilöstö ei täyttäisi säädettyjä ammattitaito- tai luotettavuusvaatimuksia.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin niistä tapauksista, jolloin Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa katsastusluvan määrä-

ajaksi tai kokonaan, jos huomautus ja varoitus eivät olisi riittäviä toimenpiteitä.

Luvan voisi *1 kohdan* mukaan peruuttaa määräajaksi tai kokonaan, jos katsastuksessa olisi hyväksytty liikenteessä käytettäviksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia. Kohta vastaisi voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentin 1 kohtaa muutoin, mutta siihen lisättäisiin mukaan määräysten mukaisuus.

Momentin *2 kohdan* mukaan luvan voisi peruuttaa, jos katsastuksessa on hylätty ajoneuvoja joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei olisi huomioitu. Tällä voimassa olevaan katsastuslupalakiin nähden uudella toimenpidemahdollisuudella voitaisiin puuttua sellaisiin tapauksiin, joissa vain osa ajoneuvossa tosiasiallisesti katsastushetkellä olevista vioista tai puutteista on huomioitu katsastuksessa.

Momentin *3 kohdan* mukaan luvan voisi peruuttaa, jos katsastuksessa on tarpeettomasti edellytetty korjattavaksi ajoneuvojen vikoja tai puutteita. Tällä uudella toimenpidemahdollisuudella voitaisiin puuttua sellaisiin tapauksiin, joissa katsastuksessa on edellytetty korjattavaksi ajoneuvojen sellaisia vikoja tai puutteita, joita arvosteluperusteiden mukaan ei ole tosiasiallisesti ajoneuvoissa olut.

Momentin *4 kohdan* mukaan luvan voisi peruuttaa, jos katsastuksissa havaittujen vikojen tai puutteiden määrä taikka katsastuksessa ensimmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen suhteellinen osuus perusteettomasti poikkeaisi merkittävästi toimipaikalla katsastajakohtaisesti tai yleisestä valtakunnallisesta tasosta taikka toimipaikalle esitettyjen ajoneuvojen tosiasiallisesta kunnosta. Uutena toimenpidemahdollisuutena voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentin 2 kohtaan nähden lisättäisiin mahdollisuus puuttua katsastustoimipaikan toimintaan myös katsastuksessa todettujen vikojen ja puutteiden vuoksi. Uutta olisi myös se, että havaittujen vikojen tai puutteiden määrää ja hylättyjen ajoneuvojen osuutta tarkasteltaisiin yleisen valtakunnallisen tason lisäksi myös katsastajakohtaisesti sekä toimipaikalle katsastukseen esitettyjen ajoneuvojen tosiasialliseen kuntoon verraten. Nämä uudet keinot tehostaisivat Liikenteen turvallisuusviraston mah-

dollisuuksia puuttua katsastustoiminnan laatuun vaikuttaviin seikkoihin.

Momentin *5 kohdan* mukaan luvan voisi peruuttaa, jos katsastuksessa on laiminlyöty ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jätetty suorittamatta katsastuksen yhteydessä erikseen suoritettavaksi säädetty tehtävä. Kohta vastaisi voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentin 3 kohtaa.

Momentin *6 kohdan* mukaan luvan voisi peruuttaa, jos toiminnassa on rikottu 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta ehdotetussa laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta. Muuksi laissa säädettyksi tai määrättyksi vaatimukseksi katsottaisiin esimerkiksi sellainen tapaus, jossa katsastustoimipaikka ei aloita toimintaansa 22 §:n mukaisessa kuuden kuukauden määräajassa. Kohta vastaisi voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentin 4 kohtaa.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi *4 momentin* mukaan kuitenkin annettava katsastuslupanhaltijalle katsastusluvan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta. Jos katsastusluvan peruuttamisen taikka varoituksen tai huomautuksen antamisen peruste olisi sellainen, että se voidaan korjata, Liikenteen turvallisuusviraston olisi ennen luvan peruuttamista taikka varoituksen tai huomautuksen antamista annettava lupanhaltijalle mahdollisuus kohtuullisessa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Lupa voitaisiin peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

44 §. Toimenpiteet katsastajan katsastustoiminnan puutteiden johdosta. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle uusi oikeus puuttua myös katsastajan toimintaan lupanhaltijan katsastuslupa-annettumisen lisäksi, jos katsastajan katsastustoiminnassa on puutteita. Tämä tehostaisi valvonnan mahdollisuuksia ja korostaisi myös katsastajan omaa vastuuta tekemistään päätöksistä.

Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi katsastajan puutteellisen toiminnan vuoksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia enintään kuuden kuukauden määräajan, jos huomautus tai varoitus ei olisi riittäviä toimenpiteitä.

Kieltoon johtavat syyt vastaisivat sisällöllisesti 43 §:n 3 momentin mukaisia katsastus-

luvan peruuttamista koskevia syitä mainitun 43 §:n 3 momentin 4 kohtaa lukuun ottamatta.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi 2 momentin mukaan kuitenkin annettava katsastajalle katsastusten suorittamiskiellon sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos kielto olisi kohtuutonta ja ilmenneet rikkomukset tai laiminlyönnit ovat vähäisiä.

45 §. Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sellaisista toimenpiteistä, joiden avulla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi puuttua katsastustoimipaikan tai katsastajan toimintaan välittömästi havaitessaan niiden toiminnassa olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä. Pykälä vastaisi katsastustoimipaikkaan kohdistettavien toimenpiteiden osalta asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentissa säädettyä. Uutena toimenpiteenä välittömiä toimenpiteitä voitaisiin kohdistaa myös katsastajaan, jolta voitaisiin väliaikaisesti kieltää katsastusten suorittaminen sekä estää ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän käyttö ja tietojen tallentaminen tietojärjestelmään. Pykälän perusteella määrätty väliaikainen kielto sekä käytön ja tallentamisen estäminen olisivat voimassa kunnes asia olisi ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia tulisi ratkaista ilman aiheetonta viivytystä.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusviraston tekemiä kieltoja ja päätöksiä olisi noudatettava päätöksistä mahdollisesti tehdyistä valituksista huolimatta.

46 §. Katsastustoimipaikan toimitilan tai laitteen käyttökielto. Pykälässä säädettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 22 §:n 1 momentin mukaisesti katsastustoiminnassa käytettävien toimitilojen ja laitteiden käyttökielloista tai käytön rajoittamisesta sellaisissa tapauksissa, että tila tai laite ei täytä niille ehdotetussa laissa ja sen nojalla asetettuja vaatimuksia. Tilan tai laitteen käyttö voitaisiin kieltää tai käyttöä voitaisiin rajoittaa siihen asti, kunnes tila tai laite olisi saatettu niistä koskevien säännösten ja määräysten mukaisiksi.

47 §. Koulutusluvan peruuttaminen sekä huomautus ja varoitus koulutusluvan haltijalle. Koulutusluvan peruuttamista koskevia säännöksiä ehdotetaan täsmennettäväksi. Py-

kälän 1 momenttiin otettaisiin säännös, jolla muutettaisiin voimassa olevassa katsastuslupalaissa olevaa koulutusluvan peruuttamista koskevaa pykälää. Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava koulutuslupa, jos koulutusluvan haltija ei enää täyttäisi luvan myöntämisen edellytyksiä, jollei 3 momentista muuta johtuisi.

Muilta osin 1 momentissa mainittu voimassa oleva koulutusluvan peruuttamista koskeva pykälä otettaisiin 2 momenttiin. Säännös vastaisi asiallisesti voimassa olevassa katsastuslupalaissa olevaa mahdollisuutta peruuttaa koulutuslupa määräajaksi tai kokonaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, milloin Liikenteen turvallisuusviraston olisi 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa annettava koulutusluvan haltijalle koulutusluvan peruuttamisen sijasta huomautus tai kirjallinen varoitus. Jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta, olisi luvan peruuttamisen sijasta annettava huomautus tai kirjallinen varoitus. Ehdotetulla muutoksella parannettaisiin koulutusluvan haltijan ja koulutettavien oikeusturvaa.

Ennen koulutusluvan peruuttamista taikka huomautuksen tai varoituksen antamista luvanhaltijalle olisi varattava kohtuullinen aika korjata ilmennyt puute tai laiminlyönti. Edellytyksenä luonnollisesti olisi, että kyseinen puute tai laiminlyönti on sellainen, että se olisi korjattavissa. Lähinnä kyse voisi olla luvan myöntämiseen edellytyksiin liittyvistä puutteista tai laiminlyönneistä, ei puutteista kouluttamisessa. Virheen korjaamiseen varattavan ajan tulisi olla niin pitkä, että korjaaminen olisi kyseisessä ajassa tosiasiallisesti mahdollista.

7 luku. Erinäiset säännökset

48 §. Henkilörekisteritiedot. Pykälä vastaisi osittain voimassa olevan katsastuslupalain 23 §:ää. Pykälässä tarkoitettuja tietoja voisi kuitenkin saada myös päätettäessä 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden tai katsastusluvan hakijan taikka katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tai katsastajan luotettavuudesta. Lisäksi pykälässä puhuttaisiin ajoneuvoliikennerekisteristä ajokorttirekisterin sijaan, koska nykyisin ei ole enää erillistä ajokorttirekisteriä. Tahoja, joille rekistereistä saatuja tietoja voitaisiin luovuttaa, lisättäisiin, jotta asian-

omaiset henkilöt saisivat kukin tietoonsa itseään koskevan päätöksen perustelut. Tietojen luovuttamisesta puhuttaessa todettaisiin, että tiedot voidaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä. Rikosrekisterissä olevat tiedot ovat salassa pidettäviä ja ajoneuvoliikennerekisteristä saatavat tiedot voivat olla salassa pidettäviä.

49 §. Salassapitovelvollisuus. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 24 §:ää. Salassapitovelvollinen olisi myös katsastuslupan hakija, joka on pyytänyt päätöstä ja mahdollisesti saanut sen vuoksi salassa pidettäviä tietoja. Pykälässä viitattaisiin 9 §:n lisäksi 15 §:ään, jossa säädettäisiin katsastajan ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön luotettavuudesta.

50 §. Pakkokeinot. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 22 §:n 2 momenttia. Säännös oikeuttaisi Liikenteen turvallisuusviraston asettamaan uhkasakon pykälässä tarkoitetuissa tapauksissa.

51 §. Rangaistussäännös. Ehdotetun pykälän mukaan se, joka laiminlyö tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetyn ilmoituksen tekemisen taikka estää tai haittaa lain 39 tai 41 §:ssä tarkoitetun tarkastuksen tekemistä on tuomittava ajoneuvojen katsastusluvista annettujen säännösten rikkomisesta sakkoon. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on hankkinut 39 §:ssä tarkoitetun tarkastuksen suorittajaksi yksityisen palvelun tuottajan, katsastuslupan tai koulutuslupan haltijan on päästettävä myös 40 §:ssä tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppani suorittamaan tarkastuksia. Momentissa tarkoitettuja ilmoituksia olisivat muun ohessa ehdotetun lain 29 §:ssä tarkoitetun jatkokoulutuksen antajan ilmoitusvelvollisuus jatkokoulutuksen ajasta ja paikasta sekä 38 §:n mukainen ilmoitus katsastustoiminnasta ja koulutustoiminnasta vastaavien henkilöiden vaihtumisista ja muista toimintaa koskevista merkittävistä muutoksista sekä omistussuhhteissa tapahtuneista muutoksista.

52 §. Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin. Pykälään otettaisiin nykyisessä laisakin olevat viittaussäännökset rikoslakiin (39/1889).

Ehdotetun pykälän 1 momentissa viitattaisiin rikoslain virkavallan anastusta koskevaan pykälään.

Pykälän 2 momentti sisältäisi viittaussäännöksen rikoslakiin salassapitovelvollisuuden rikkomisesta rangaistukseen tuomitsemisesta.

53 §. Virkavastuu. Pykälän 1 momentin mukaan katsastustoiminnasta vastaava henkilö, katsastaja, jatkokoulutuksesta vastaava henkilö, jatkokoulutusta antava henkilö sekä tämän lain 5 ja 40 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittava henkilö rinnastettaisiin kyseisessä tehtävässään virkamieheen, joten häneen sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Hän ei saisi oikeudettomasti käyttää asemaansa omaksi tai jonkun muun hyödyksi tai paljastaa tehtävää hoitaessaan saamia tietoja. Rangaistavaa olisi näin ollen esimerkiksi edun vaatiminen tai hyväksyminen velvollisuuksien täyttämistä tai niiden suorittamista siinä tarkoituksessa.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaussäännös vahingonkorvauslakiin (412/1974). Edellä 1 momentissa tarkoitettujen henkilöiden vahingonkorvausvastuu määräytyy vahingonkorvauslaissa säädetyn mukaisesti.

54 §. Oikaisu ja muutoksenhaku. Pykälän 1 momentin mukaan oikaisua olisi mahdollista hakea katsastuslupan haltijan katsastusasiasa ja jatkokoulutuksen antajan koulutusasiasa tekemään päätökseen. Oikaisua olisi haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta. Momenttiin otettaisiin lisäksi viittaussäännös hallintolakiin, jonka menettelytapoja ja määräaikoja noudatettaisiin tässä pykälässä tarkoitettua oikaisuvaatimusmenettelyssä.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaussäännös hallintolainkäyttölakiin (586/1996). Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen tai sen tämän lain nojalla muutoin tekemään päätöksen haettaisiin muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

55 §. Virka-apu. Pykälän mukaan poliisi olisi velvollinen antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle virka-apua poliisilaissa (493/1995) tarkoitettulla tavalla. Pykälän mukaista virka-apua voitaisiin käyttää, jos Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppani tarvitsisi apua 6 luvun mukaisten valvontatehtävien suorittamiseksi.

Virka-apuun olisi tarpeen turvautua, jos tarkastuksen kohde ei muutoin päästäisi Liikenteen turvallisuusviraston virkamiestä tai

Liikenteen turvallisuusviraston sopimus-kumppanin henkilöstöä suorittamaan valvontatehtävään liittyvää tarkastusta katsastus- tai koulutusluvan haltijan tiloissa. Poliisilaissa säädetään myös poliisin antamasta virka-apusta. Poliisilain mukaan poliisin on annettava pyynnöstä muulle viranomaiselle ja yksityiselle virka-apua, jos niin on erikseen säädetty. Edelleen poliisin on annettava virka-apua myös muulle viranomaiselle laissa säädetyn valvontavelvollisuuden toteuttamiseksi.

56 §. Tietojen saanti epäilystä rikoksesta. Lakiin otettaisiin pykälä, jonka mukaan rikoksen esitutkintaa, syyteharkintaa tai ajo-oikeuspäätöksiä tekevä viranomainen saisi salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisesta epäilystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa 9 §:n 1 momentissa tarkoitettun hakijan ja henkilön luotettavuutta katsastustoiminnan harjoittamiseen taikka 15 §:n 1 momentissa tarkoitettun henkilön luotettavuutta suorittaman katsastustehtäviä.

57 §. Tarkemmat säännökset. Pykälään 1 momenttiin otettaisiin valtuussäännöksiä valtioneuvoston asetuksen antamiseen. Perinteisen täytäntöönpanoa koskevan valtuussäännöksen lisäksi valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston apuna toimivan koulutustoimikunnan asettamisesta, kokoonpanosta ja tehtävistä. Voimassa olevan katsastuslupalain nojalla on annettu asetus katsastustoiminnan koulutustoimikunnasta (184/1999). Asetukseen ei nyt katsastusluvista ehdotetun lain vuoksi ole tarkoitus tehdä muutoksia.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin asetuksen antamista koskeva valtuussäännös liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenne- ja viestintäministeriö voisi edelleen antaa tarkempia säännöksiä katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä, joista perussäännökset ovat lain 7 §:ssä. Tarkempia säännöksiä voitaisiin siten antaa esimerkiksi laatuvaatimuksista ja laadunvarmistuksesta. Katsastustoimipaikalla säilytettävistä asiakirjoista, joista osittain säädettäisiin 27 §:ssä, otettaisiin momenttiin voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesti erillinen valtuussäännös, koska niillä ei aina ole selvää yhteyttä laatuvaatimukseen tai laadunvarmistukseen eikä luvan myöntämisen edellytyksiin.

Jatkossa ei enää annettaisi tarkempia säännöksiä katsastusten suorittamisesta toimipaikan ulkopuolella, koska nuo säännökset olisivat 25 §:ssä. Koeajoradasta ei ole nykyisin ministeriön antamia tarkempia säännöksiä eikä niitä jatkossakaan tarvittaisi, koska katsastustoimipaikoilta ei lakiehdotuksen mukaan enää edellytetä erityistä koeajorataa, mitä on perusteltu lain 12 §:n perustelujen yhteydessä.

8 luku. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

58 §. Voimaantulo. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2012 alusta. Pykälän 1 momentin mukaan katsastuspalvelurekisterin määritelmää koskeva 3 §:n 6 kohta ja palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittamista katsastuspalvelurekisteriin koskeva 26 § tulisivat kuitenkin voimaan vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Pykälän 2 momentin mukaan lain voimaan tullessa voimassaoleva katsastuslupalaki kumoutuisi.

Pykälän 3 momentin alkuun otettaisiin taivomainen säännös lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin. Muun muassa Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jo ennen lain voimaantuloa ryhtyä katsastuspalvelurekisterin valmistelun edellyttämiin toimiin, vaikka rekisteriä koskevat säännökset tulisivat voimaan vasta vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

59 §. Siirtymäsäännökset. Pykälän 1 momentin mukaan kumottavan lain nojalla annetut säännökset jäisivät edelleen voimaan kunnes niistä toisin säädetään tai määrätään.

Pykälän 2 momentin mukaan lain voimaantullessa voimassa olevat katsastusluvut olisivat sellaisinaan voimissa luvassa määrätyn ajan. Nykyiset luvat on myönnetty olemaan voimassa enintään viisi vuotta. Luvanhaltijaan sovellettaisiin muutoinkin voimassa olevan katsastuslupalain säännöksiä. Lain 6 §:ssä säädettäisiin katsastuslupalajeista nykyisestä poikkeavalla tavalla. Jos luvanhaltija haluaisi soveltaa mainittua 6 §:ää, hänen olisi haettava uutta lupaa entisen tilalle. Muutoinkin, jos luvanhaltija haluaisi soveltaa ehdotetun lain säännöksiä, hänen olisi haettava uutta katsastuslupaa.

Ehdotuksen mukaan luvanhaltijan on kuitenkin talletettava 26 §:ssä tarkoitetut tiedot katsastuspalvelurekisteriin. Tästä säädettäisiin myös 4 momentissa. Lisäksi luvanhaltijaan sovellettaisiin 37—46 §:ää. Pykälissä olisi lähinnä kyse katsastustoiminnan valvontaan liittyvistä säännöksistä, joita sovellettaisiin lain voimaan tullessa voimassa oleviin lupiin ja tällaisten lupien luvanhaltijoihin sekä näiden katsastamien ajoneuvojen tarkastuksiin.

Pykälän 3 *momentti* täydentäisi 2 momenttia. Jos lain voimaantullessa voimassa oleva katsastuslupa olisi voimassa vähemmän aikaa kuin kolme vuotta, luvanhaltija saisi ilmoitettuaan asiasta Liikenteen turvallisuusvirastolle kuitenkin jatkaa nykyisen lupansa nojalla toimintaansa sellaisenaan kolme vuotta. Tällöin luvanhaltijaan sovellettaisiin nykyisen katsastuslupalain säännöksiä. Luvanhaltijaan sovellettaisiin kuitenkin tämä lain 26 ja 37—46 §:ää.

Pykälän 4 *momentin* mukaan kaikkien luvanhaltijoiden olisi ilmoitettava katsastuspalvelurekisteriin 26 §:ssä tarkoitetut tiedot kuukauden kuluessa siitä, kun mainittu 26 § tulisi voimaan. Lain 58 §:n 1 momentin mukaan 26 § tulisi voimaan vuoden kuluttua siitä, kun ehdotettu katsastuslupalaki tulee voimaan.

Nykyisiä sivutoimipisteitä koskevaa 5 *momenttia* on selostettu 8 §:n perustelujen yhteydessä.

Pykälän 6 *momentissa* säädettäisiin katsastustoimipaikan ulkopuolella suoritettavia katsastuksia koskevista siirtymäsäännöksistä. Lain 25 §:ssä säädettäisiin tällaisista katsastuksista. Katsastuslupan haltijoiden sopimukset ajoneuvojen katsastuksista katsastustoimipaikan ulkopuolella päättyisivät vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Pykälän 7 *momentin* siirtymäsäännös koskisi katsastajan ammattitaitoa. Lain voimaantullessa pätevät katsastajat säilyttäisivät pätevyytensä ehdotetun lain tullessa voimaan. Heidän olisi kuitenkin osallistuttava säädettyyn täydennyskoulutukseen määräajoin tarvittaessa erikoiskoulutuksen kertauskoe mukaan lukien.

Pykälän 8 *momentti* koskisi katsastustoiminnasta vastaavien henkilöiden pätevyyttä. Lain voimaantullessa pätevät katsastustoiminnasta vastaavat henkilöt säilyttäisivät pä-

tevyytensä ehdotetun lain tullessa voimaan. Myös heidän olisi kuitenkin jatkossa edelleen osallistuttava säädettyyn täydennyskoulutukseen määräajoin. Jos katsastustoimipaikalla suoritettaisiin erikoiskatsastuksia, heidän olisi osallistuttava myös erikoiskoulutuksen kertauskokeeseen säädettyin määräajoin. Voimassa olevan katsastuslupalain siirtymäsäännöksiä on osittain sovellettu eri tavoin, ja katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä ei aina ole edellytetty erikoiskoulutuksen kertauskokeen suorittamista, vaikka katsastustoimipaikalla on suoritettu erikoiskatsastuksia. Tämä vuoksi momentissa todettaisiin, että myös heidän olisi osallistuttava erikoiskoulutuksen kertauskokeeseen viimeistään kolmen vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Pykälän 9 *momentissa* säädettäisiin vanhojen rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia koskevien asiakirjojen säilyttämisestä katsastustoimipaikoilla. Nykyisin näitä katsastuksia koskevat asiakirjat säilytetään Liikenteen turvallisuusvirastossa.

Pykälän 10 *momentin* mukaan nykyiset koulutus oikeudet olisivat sellaisinaan voimassa oikeuden myöntämistä koskevassa päätöksessä tarkoitetun ajan.

1.2 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. *Lain soveltamisala.* Ehdotettu soveltamisala vastaa nykyisen yksittäishyväksyntälain soveltamisalaa.

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 *momentin* määritelmät vastaisivat nykyisen yksittäishyväksyntälain määritelmiä. Momenttiin kuitenkin lisättäisiin uutena määrittelynä yksittäishyväksyjää koskeva 3 kohta. Yksittäishyväksyjällä tarkoitettaisiin yksittäishyväksynnän suorittavaa henkilöä, kun taas 2 kohdassa määritellyllä yksittäishyväksynnän myöntäjällä tarkoitettaisiin sitä, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto tekee yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen.

Pykälän 2 *momentti* poikkeaisi nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksestä. Momentissa säädettäisiin, että yksittäishyväksynnän myöntäjä voisi yksittäishyväksynnän yhteydessä tehdä ajoneuvolain 50 e §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettuja, ajoneu-

von vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen vaadittavia tarkastuksia, mittauksia, laskelmia ja selvityksiä. Nuo toimenpiteet eivät ehdotuksen mukaan enää kuulu yksittäishyväksyntään. Ne eivät myöskään siten sisältyisi yksittäishyväksynnästä perittävään suorittemaksuun.

Yksittäishyväksynnän myöntäjä voisi harvina, tarjoaako se momentissa tarkoitettuja palveluita. Koska näiden palvelujen tarjonta olisi vapaaehtoista, yksittäishyväksynnän myöntäjältä ei edellytettäisi erityisiä laitteita ajoneuvon tarkastamiseen. Jos yksittäishyväksynnän yhteydessä kuitenkin tehtäisiin ajoneuvolaissa tarkoitettuja vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi tarkoitettuja pieniä toimenpiteitä, yksittäishyväksynnän myöntäjän käyttämien laitteiden tulisi olla sellaisia, joilla tarkastukset voitaisiin suorittaa kutakin asiaa koskevan säädöksen edellyttämällä tarkkuudella.

3 §. Liikenteen turvallisuusviraston vastuu yksittäishyväksynnöistä. Ehdotettu Liikenteen turvallisuusviraston vastuuta koskeva pykälä vastaa viraston nimen muutosta lukuun ottamatta nykyisen yksittäishyväksyntälain 3 §:ää.

2 luku. **Yksittäishyväksynnän myöntäjä ja yksittäishyväksynnän myöntäminen**

4 §. Yksittäishyväksyntöjen myöntämisen järjestäminen. Pykälässä säädettäisiin siitä, miten yksittäishyväksyntöjen myöntäminen järjestetään.

Pykälän *1 momentti* vastaisi viraston nimen muutosta lukuun ottamatta nykyisen yksittäishyväksyntälain 4 §:ää.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto tekee sopimukset vaatimukset täyttävien palvelun tuottajien kanssa. Hankintaa ei kilpailutettaisi. Sopimus tehtäisiin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Sopimus tehtäisiin toimipaikkakohtaisena. Tämä vastaisi katsastusluvista ehdotetun lain toimilupamenettelyä. Näin jokaista toimipaikkaa tarkastellaan erikseen vaatimusten täyttymistä arvioitaessa, jolloin erityisesti toimitilojen ja yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön vaatimusten tulisi täytyä jokaisella toimipaikalla. Edelly-

tyksistä käyttää samaa yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavaa henkilöä useammalla toimipaikalla säädettäisiin 12 §:ssä. Toimipaikkakohtaisella sopimuksella vältetään myös siltä, että jos yhdellä yksittäisellä toimipaikalla toimitaan virheellisesti, ja sopimus joudutaan 27 §:n nojalla purkamaan, kaikkien toimipaikkojen sopimukset purettaisiin samalla kertaa.

5 §. Yksittäishyväksyntätoiminnasta maksettava palvelukorvaus. Lakiin otettaisiin uusi säännös, jonka mukaan palvelun tuottajalle yksittäishyväksynnän suorittamisesta maksettavan korvauksen määräisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Korvauksesta ei näin ollen neuvoteltaisi sopimuksen teon yhteydessä.

Maksettava korvaus määräytyisi toiminnasta aiheutuvien kustannusten perusteella, ja korvaus riippuisi ajoneuvoluokasta. Alueellisten erojen ja palvelun saatavuuden turvaamiseksi korvaus voisi riippua myös alueesta, jolla yksittäishyväksynnän myöntäjä toimii. Liikenteen turvallisuusviraston määräämä korvaus ilmoitettaisiin julkisesti aina etukäteen samassa yhteydessä, kun palvelun hankinnasta ilmoitettaisiin. Hankinnan ilmoittamisesta säädettäisiin 6 §:ssä. Korvaus sisältäisi kohtuullisen korvauksen palvelun tuottajalle.

Asiakkaalta yksittäishyväksynnästä perittävistä maksusta säädettäisiin 35 §:ssä.

6 §. Yksittäishyväksynnän hankinnasta ilmoittaminen. Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaisi yksittäishyväksynnän hankinnasta internet-sivuillaan. Ilmoituksessa kerrottaisiin yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevat vaatimukset ja palvelun suorittamisesta maksettava korvaus.

Koska kyseessä ei olisi kilpailutus tai määrääjain toistuva hankinta, ilmoitus pidettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla jatkuvasti.

Ilmoittamisella pyritäisiin siihen, että kaikilla halukkailla olisi tasapuolisesti mahdollisuus ilmoittaa halukkuutensa sopimuskumppaniksi.

7 §. Ilmoittautuminen sopimuskumppaniksi. Lakiin otettaisiin hakemusten käsittelyn helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi pykälä, jossa määriteltäisiin selkeästi, mitä selvityksiä hakemuksessa tulisi olla mukana.

Pykälän *1 kohdassa* edellytettäisiin kaupparekisteriotetta tai muuta vastaavaa selvitys-

tä sekä selvitystä yrityksen omistussuhteista. Muuta vastaavaa selvitystä tarvittaisiin selaisissa tilanteissa, joissa palveluntarjoaja ei olisi vielä hakuvaiheessa sijoittautunut Suomeen, jolloin palveluntarjoajalta ei myöskään voitaisi edellyttää kaupparekisteriotetta.

Pykälän 2 kohdassa tarkoitettu palvelujen laajuus sisältäisi tiedon siitä, mille eri ajoneuvoluokille yksittäishyväksyntöjä olisi tarkoitus myöntää. Lisäksi tulisi ilmoittaa, onko yksittäishyväksyntöihin liittyviä ajoneuvoissa tarkoitettuja vähäisiä tarkastuksia ja mittauksia tarkoitus suorittaa.

Pykälän 3 kohdan mukaan olisi ilmoitettava, missä toimintaa on tarkoitus suorittaa.

Pykälän 4 kohdan mukaan olisi ilmoitettava, milloin yksittäishyväksyntätoiminta olisi tarkoitus aloittaa.

Pykälän 5 kohdassa edellytettäisiin ilmoittamaan suunnitellut palveluajat. Tämä tarkoittaisi aikoja, jolloin toimintaa olisi tarkoitus harjoittaa, vähintään viikonpäivien tarkuudella.

Pykälän 6 kohdassa edellytettäisiin selvitys 9 §:n 2 momentissa edellytetystä laatuajrjestelmästä.

Pykälän 7 kohdan mukaan olisi ilmoitettava yksittäishyväksyntätoiminnasta vastaava henkilö.

Pykälän 8 kohdan mukaan tulisi ilmoittaa alustava suunnitelma siitä, miten tietoliikenneyhteydet olisi tarkoitus järjestää.

Pykälän 9 kohdan mukaan tulisi antaa selvitys siitä, miten yrityksessä määräävässä asemassa oleva henkilöstö täyttää tämän lain asettamat vaatimukset.

Pykälän 10 ja 11 kohdan mukaan tulisi antaa selvitys siitä, miten toimitilat ja henkilöstö täyttävät tässä laissa asetetut vaatimukset. Henkilöstöllä tarkoitettaisiin yksittäishyväksyntätoimintaan liittyvää henkilöstöä eli yksittäishyväksyntöjä suorittavia henkilöitä ja yksittäishyväksynnän myöntämisestä vastaavia.

Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi laissa säädettyjen edellytysten täyttymisen käyttäen itse hankkimiaan selvityksiä ja palveluntarjoajien toimittamia selvityksiä.

8 §. Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus. Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen sisällöstä yksityiskohtaisesti. Sopimusta koskevat säännökset vastaisivat

nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksiä. Sopimukseen edellytettäisiin kuitenkin sisällytettäväksi yksi uusi kohta ja yhtä kohtaa tarkennettaisiin.

Pykälän 1 kohdan mukaan sopimuksessa sovittaisiin palvelun laajuudesta. Tällä tarkoitettaisiin sitä, onko yksittäishyväksyntöjä tarkoitus suorittaa vain joko kevyille tai raskaille ajoneuvoille vai molemmille. Kevyillä ja raskailla ajoneuvoilla tarkoitettaisiin vastaavaa jakoa kuin katsastusluvista ehdotetun lain 3 §:ssä. Kevyille ja raskaille ajoneuvoille tarkoitettavat tarvittavat toimitilat eroavat merkittävästi toisistaan. Lisäksi näiden ajoneuvojen tekniset vaatimukset edellyttävät perheytymistä erilaisiin asioihin. Palvelun saatavuuden varmistamiseksi tarkka ajoneuvoluokkakohmainen jaottelu ei ole tarkoituksenmukaista.

Pykälän 4 kohdan mukaan edellytettäisiin, että sopimuksessa sovittaisiin yksittäishyväksyntään käytettävistä välineistä. Näillä tarkoitetaan yksinkertaisia työvälineitä, joita tarvitaan yksittäishyväksyntöjen myöntämisessä. Työvälineillä tarkoitettaisiin ainakin valmistenumeron varmentamiseen tarvittavia varmennusmeistejä.

Pykälän 9 kohdan mukaan sopimuksessa olisi sovittava sopimuskaudesta, toiminnan päättymisestä kesken sopimuskauden ja sopimussakosta. Sopimussakko tulisi kyseeseen esimerkiksi silloin, jos yksittäishyväksyntöjen myöntäjä keskeyttäisi toimintansa kesken sopimuskauden eikä palauttaisi asiakirjoja 20 §:ssä edellytetyllä tavalla Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Kohdat 2—3, 5—8 ja 10 vastaisivat nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksiä.

9 §. Yksittäishyväksynnän myöntäjää ja yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevat edellytykset. Pykälässä säädettäisiin tarkemmin yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevista edellytyksistä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että yksittäishyväksynnän myöntäjän olisi oltava luotettava, asiantunteva ja riippumaton. Toiminnan tasapuolisuudesta säädettäisiin 18 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin toiminnan laatuajrjestelmää koskevista vaatimuksista. Laatuajrjestelmän tulisi täyttää yleiset vaatimukset erityyppisten tarkastuslaitosten toiminnalle sisältävän standardin SFS-EN

ISO/IEC 17020:2004 vaatimukset. Yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevista yleisistä edellytyksistä säädetäisiin 3 luvussa.

Pykälän 2 momentin mukaan edellytettäisiin myös vastuuvakuutusta, mikä vastaa katsastusluvista ehdotetun lain säännöstä.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin, että yksittäishyväksynnän myöntäjällä olisi oltava tehtävän suorittamiseen riittävä ja ammattitaitoinen henkilökunta, yksittäishyväksyntäpalvelun laajuus huomioon ottaen tarkoitukseen soveltuvat toimitilat ja riittävät tietoliikenneyhteydet.

Pykälän 4 momentin mukaan yksittäishyväksynnän myöntäjän olisi myös huolehdittava asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta.

10 §. Toimitilat. Pykälässä säädetäisiin tarkemmin 9 §:n 3 momentissa tarkoitetuista soveltuvista toimitiloista.

Pykälän 1 momentissa säädetäisiin, että toimitilojen tulisi mahdollistaa ajoneuvojen tarkastukset sisätiloissa.

Toimitiloja koskevat myös työsuojelupiiriin määräykset. Näiden ja muiden mahdollisten määräyksien täyttymisestä vastaa hakija. Liikenteen turvallisuusvirasto ei tarkastaisi niitä.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin siitä, milloin yksittäishyväksyntä voitaisiin suorittaa 1 momentissa tarkoitettujen toimitilojen ulkopuolella. Kuten katsastuksissa, osassa yksittäishyväksyntöjä ajoneuvojen siirtäminen hyväksyntää varten ei ole tarkoituksenmukaista niiden suuren koon tai lukumäärän vuoksi. Tarkastusten edellytyksistä säädetäisiin pitkälti samalla tavalla kuin katsastusluvista ehdotetun lain 25 §:ssä. Perussäännökset otettaisiin lain tasolle ja tarkemmista ehdoista säädetäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä. Toimitilojen ulkopuolella suoritettavat tarkastukset tulisi suorittaa tarkastukseen sopivissa, asianmukaisissa tiloissa.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta antaa tarkempia määräyksiä toimitiloista, siitä milloin tarkastus voidaan suorittaa toimitilojen ulkopuolella ja toimitilojen ulkopuolella suoritettujen yksittäishyväksyntöjen suorittamisesta. Määräys sisältäisi lähinnä teknisluonteisia linjanvetoja tilojen minimimitoista ja

pysyvien toimitilojen ulkopuolella tehtävien tarkastusten edellytyksistä.

11 §. Yksittäishyväksynnän myöntäjän ja yksittäishyväksyjän luotettavuuden arviointi. Yksittäishyväksynnän myöntäjän luotettavuutta arvioitaisiin samalla tavalla kuin katsastusluvan hakijan luotettavuutta katsastusluvista ehdotetun lain 9 §:ssä. Yksittäishyväksyjän luotettavuutta arvioitaisiin samalla tavalla kuin katsastajan luotettavuutta katsastusluvista ehdotetun lain 15 §:ssä.

12 §. Yksittäishyväksynnän myöntäjän asiantuntemus. Pykälässä säädetäisiin tarkemmin siitä, miten yksittäishyväksynnän myöntäjän asiantuntemus todetaan.

Pykälän 1 momentissa säädetäisiin, että yksittäishyväksynnän myöntäjän asiantuntemusvaatimus täytyisi, jos myöntäjällä on palveluksessaan 15 §:ssä tarkoitettu yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaava henkilö. Näin varmistuttaisiin siitä, että toimipaikalla on riittävä asiantuntemus yksittäishyväksyntöjen myöntämistä varten.

Sama henkilö voisi toimia 1 momentin nojalla useamman toimipaikan yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavana henkilönä, jos toiminta olisi järjestettävissä niin, että henkilö todella pystyisi vastaamaan useamman toimipaikan yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä. Edellytyksenä olisi ainakin se, että henkilöllä on mahdollisuus saapua kohtuullisessa ajassa toimipaikalle.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin lisäksi, että yksittäishyväksyntöjen myöntäjä vastaa siitä, että yksittäishyväksyjällä on käytössään kaikki tarvittavat säädökset ja määräykset.

13 §. Yksittäishyväksyjän peruskoulutusvaatimukset. Pykälässä säädetäisiin yksittäishyväksyjän koulutusvaatimuksista osittain samalla tavalla kuin katsastusluvista ehdotetun lain 18 §:ssä. Toisin kuin katsastusluvista ehdotetussa laissa peruskoulutusvaatimuksena pidettäisiin vähintään insinööri-tasoista tutkintoa. Katsastuspuolelle ehdotettu ammattitutkinto olisi omiaan erityisesti määrääkaiskatsastuksessa tarvittavaan ajoneuvon kunnan tarkastukseen. Yksittäishyväksyntä poikkeaa merkittävästi katsastustoiminnasta, koska yksittäishyväksynnässä edellytetään katsastusta syvällisempää erityistietoa ajoneuvojen teknisistä ominaisuuksista. Sen sijaan ajoneuvon kuntoa ei tarkasteta. Näistä syistä ei ole tarkoituksenmukaista

yhdenmukaistaa yksittäishyväksynnän koulutusvaatimuksia katsastajilta vaadittavan koulutuksen kanssa.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että peruskoulutusvaatimuksena pidettäisiin autotoisinöörin tutkintoa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että teknikkotasoinen tutkinto katsottaisiin *1 momentissa* tarkoitettua tutkintoa vastaavaksi.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, mitkä tutkinnot katsottaisiin *1 ja 2 momentissa* tarkoitetuiksi muiksi vastaaviksi tutkinnoiksi.

14 §. *Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä varten tarvittava jatkokoulutus.* Pykälässä säädettäisiin peruskoulutusvaatimuksen lisäksi ammattitaidon lisäämiseksi ja ylläpitämiseksi edellytettävästä koulutuksesta.

Pykälän *1 momentissa* edellytettäisiin, että yksittäishyväksyjällä on oltava erityisesti yksittäishyväksyntämenettelyyn tarvittava jatkokoulutus. Se sisältäisi aihealueeseen liittyvien säännösten ja määräysten tuntemusta ja Liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmien käyttökoulutusta.

Koulutuksen antajasta ei säädettäisi erikseen. Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin kuitenkin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa *1 momentissa* tarkoitettua koulutusta. Yksittäishyväksynnän myöntäjät voisivat myös antaa tarvittavaa koulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös hankkia tarvittavan koulutuksen kolmannelta osapuolelta. Koulutuksen taso varmistettaisiin koulutuksen lopussa pidettävällä loppukokeella, jonka vastaanottaisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksenantovaltuudesta koskien koulutusta ja siihen liittyviä kokeita. Annettava asetus sisältäisi tarkemmat säännökset jatkokoulutuksen sisällöstä, siitä miten usein täydennyskoulutus olisi suoritettava ja koulutuksen sisältämästä loppukokeesta. Tarkoituksena on säätää, että *1 momentissa* tarkoitettua jatkokoulutuksen hyväksytty suorittaminen edellyttäisi loppukokeen läpäisyä.

15 §. *Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin ammattitaidosta, jota

yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavalta henkilöltä edellytettäisiin. Tällaiselta henkilöltä edellytettäisiin *13 ja 14 §:n* vaatimusten lisäksi kokemusta hyväksyntätoiminnasta. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi kokemusta uusien ajoneuvojen yksittäishyväksyntöistä, rekisteröintikatsastuksista taikka tutkimuslaitoksena tai hyväksyttynä asiantuntijana toimimisesta.

Lähtökohtaisesti riittävänä kokemuksena voitaisiin pitää kuuden kuukauden työkokemusta. Työkokemukseksi ei riittäisi pelkästään rekisteröintikatsastusoikeuksien voimasaolo. Tehtävistä olisi oltava tosiasiallista kokemusta. Muussa kuin katsastustoiminnassa hankitusta kokemuksesta edellytettäisiin selvitys siitä, millaisesta hyväksyntätoiminnasta on ollut kyse. Liikenteen turvallisuusvirasto ratkaisisi tapauskohtaisesti, millainen työkokemus katsotaan tehtävään soveltuvaksi hyväksyntätoiminnaksi.

16 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäjän riippumattomuuden arviointi.* Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksynnän myöntäjältä *9 §:n* mukaan edellytettävän riippumattomuuden arvioinnista. Nykyisestä yksittäishyväksyntälaista poiketen tässä laissa ei viitattaisi katsastusluvista ehdotettuun lakiin. Ehdotetut säännökset vastaisivat kuitenkin asiallisesti katsastusluvista ehdotetun lain *11 §:ää*, joka koskee rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän riippumattomuusvaatimukset poikkeaisivat määräaika- ja valvontakatsastusten suorittajan riippumattomuusvaatimuksista. Yksittäishyväksynnässä on kyse autojen ja perävaunujen puitedirektiivin mukaisesta hyväksyntätoiminnasta, jonka suorittaa direktiivin mukaan hyväksyntäviranomainen. Toiminta on suoraan verrattavissa tyyppihyväksyntöihin, jotka myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Yksittäishyväksynnässä annetaan ajoneuvolle lupa rekisteröintiä varten. Hyväksyntä annetaan yleensä vain kerran ajoneuvon elinkaaren aikana, kun taas määräaikaikatsastus tehdään määrätyn väliajoin. Lisäksi toiminnot eroavat toisistaan siinä, että hyväksynnässä tarkastetaan uuden ajoneuvon teknisiä ominaisuuksia, kun taas määräaikaikatsastuksessa tarkastetaan pääasiassa ajoneuvon kulumisen ja käytön johdosta tulleita vikoja.

Näistä syistä riippumattomuutta pidetään yksittäishyväksyntätoiminnassa tärkeänä.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole koko maan kattavaa ajoneuvojen hyväksyntöihin perehtynyttä alueorganisaatiota. Liikenteen turvallisuusviraston rajallisista resursseista johtuen yksittäishyväksyntäpalvelu on tarkoituksenmukaista hankkia yksityisiltä toimijoilta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä toiminnoista, joihin hakijalla ja yrityksessä määräävässä asemassa olevalla ei saisi olla riippuvuussuhdetta. Toiminnot vastaisivat katsastusluvista ehdotetun lain 11 §:n säännöksiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei hakija saisi olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, mitä ei kuitenkaan pidettäisi 1 ja 2 momentissa tarkoitettuina riippuvuussuhteina. Hakija tai hakijan palveluksessa oleva saisi vuokrata tiloja tai laitteita mainitussa momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalta tai harjoittavalta. Lisäksi hakijalla tai hänen palveluksessaan olevalla saisi olla toimintaa ajoneuvolain 48 §:ssä tarkoitettuna hyväksyttyinä asiantuntijana tai ajoneuvolain 47 §:n mukaisena nimettynä tutkimuslaitoksena.

Edellä 3 momentissa sallitut menettelyt ja toiminnot eivät saisi vaikuttaa haitallisesti yksittäishyväksyntöjen myöntämiseen. Tämän vuoksi 3 momentissa tarkennettaisiin erityisesti, että toiminta olisi organisoitava siten, etteivät nämä mainitut toiminnot voisi vaikuttaa yksittäishyväksynnän lopputulokseen.

17 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevien edellytysten täyttämisen osoittaminen.* Pykälässä säädettäisiin siitä, minkä vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi edellytetään kolmannen osapuolen lausuntoa. Pykälässä säädettäisiin myös, milloin tätä lausuntoa voitaisiin käyttää muiden vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 9 §:n 2 momentissa tarkoitettun standardin laatu-järjestelmää koskevien vaatimusten täyttymiseksi edellytettäisiin Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen selvitys. Standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2004 mukaista arviointia suorittavat käytännössä

vain akkreditointielimet. Jäsenvaltiossa voi Euroopan unionin säännösten mukaan toimia käytännössä vain yksi kyseisen jäsenvaltion nimeämä akkreditointielin. Ilmaisuu ”muu vastaava laitos” tarkoittaisi käytännössä muualla Euroopan unionissa toimivaa akkreditointielintä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Mittatekniikan keskuksen tai vastaavan laitoksen antamaa todistusta voitaisiin käyttää myös muiden vaatimusten osoittamiseksi. Tämä koskisi esimerkiksi toimitilojen tarkastusta, joka voitaisiin menettelyn yksinkertaistamiseksi suorittaa Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen toimesta 1 momentissa tarkoitettun selvityksen edellyttämän tarkastuksen yhteydessä.

3 luku. **Yksittäishyväksynnän myöntämisen yleiset edellytykset**

18 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäjän tasapuolisuus.* Lakiin otettaisiin säännös, jonka tarkoituksena olisi varmistaa yksittäishyväksyntätoiminnan tasapuolisuus.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että palvelua on tarjottava tasapuolisesti kaikille.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lisäksi, että itse ajoneuvon tarkastus on tehtävä tasapuolisesti.

19 §. *Poikkeukset hallintolain soveltamisesta.* Hyväksyntätoiminnan saatavuuden kannalta liian tiukat rajoitukset yksittäishyväksyntätoimijoiden riippumattomuuden osalta eivät ole tarkoituksenmukaisia. Monessa tapauksessa sama yritys tai omistuspohjaltaan vastaavat yritykset voivat toimia sekä yksittäishyväksyjinä tai vaikkapa hyväksyttyinä asiantuntijoina. Tämä aiheuttaa hallintolain näkökulmasta mahdollisen riippumattomuusongelman.

Jotta kaikkien tarvittavien palvelujen riittävä saatavuus taataan, olisi hallintolain soveltamisesta annettava näiltä osin poikkeus. Näiden poikkeusten nojalla toimivien toimijoiden puolueettomuuteen olisi kiinnitettävä huomiota yksittäishyväksyntätoiminnan valvonnassa.

Pykälään ehdotettu poikkeus hallintolaista ei kuitenkaan poistaisi vaatimusta siitä, että sama henkilö ei saa suorittaa yksittäishyväksyntää itse suorittamiinsa, hyväksyttyinä asiantuntijana tai nimettynä tutkimuslaitoksena

tekemiinsä mittauksiin tukeutuen. Tarkoituksena on, että yrityksessä eri henkilö myöntää yksittäishyväksynnän ja eri henkilö suorittaa yksittäishyväksyntään tarvittavat tarkastukset ja mittaukset.

Ajoneuvolain 50 e §:ssä on säädetty, että ajoneuvon vaatimustenmukaisuus voidaan yksittäishyväksynnässä todeta vähäisiltä osin myös yksittäishyväksynnän myöntäjän tekemillä tarkastuksilla, mittauksilla, laskelmilla ja selvityksillä. Näillä vähäisillä toimilla ei katsottaisi olevan sellaista vaikutusta hallintolain säännöksiin, että niistä tarvittaisiin erillistä poikkeusta. Sama henkilö saisi siis suorittaa ajoneuvolle sekä yksittäishyväksynnän että ajoneuvolaissa tarkoitetut vähäiset yksittäishyväksynnän yhteydessä tehtävät tarkastukset.

20 §. *Yksittäishyväksyntää koskevien asiakirjojen säilyttäminen ja niitä koskevien tietojen luovuttaminen.* Yksittäishyväksyntää koskevat asiakirjat säilytettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston toimesta sähköisessä muodossa kuten nykyisinkin. Pykälän 1 ja 2 momentin säännökset vastaisivat nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos sopimus katkeaa kesken sopimuskauden, viireillä olevien asioiden asiakirjat olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle huolimatta siitä, onko asiassa syntynyt vielä hallintopäätöstä. Tarkoituksena on turvata asiakkaan mahdollisesti toimittaminen asiakirjojen säilyminen.

21 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäjän kirjanpidon eriyttäminen.* Pykälässä säädettäisiin edellytyksestä eriyttää yksittäishyväksyntätoimintaan liittyvä kirjanpito muun toiminnan kirjanpidosta. Hankintalainsäädännöstä tulevien määräysten johdosta yksittäishyväksyntätoiminnasta maksettavilla palvelukorvauksilla ei saisi subventoida muuta mahdollista liiketoimintaa. Valvonnan mahdollistamiseksi kirjanpito tulisi siis eriyttää.

Koska yksittäishyväksyntöjen yhteydessä tehtävät pienet tarkastukset eivät kuuluisi tämän lain piiriin, eikä niitä saisi rahoittaa yksittäishyväksyntä toiminnasta saatavalla palvelukorvauksella, myös näitä tehtäviä koskeva kirjanpito olisi eriytettävä.

4 luku. Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta

22 §. *Valvonta.* Pykälän sisältö vastaisi nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksiä. Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta hoidataisi pääosin Liikenteen turvallisuusvirasto. Jossain tapauksissa voitaisiin kuitenkin käyttää hyväksi kansallisen akkreditointielimen (MIKES) tekemiä tarkastuksia, jotka kohdistuisivat 17 §:n mukaisesti pääasiassa 9 §:ssä tarkoitetun, standardin mukaisen laatuajonjärjestelmän mukaisiin toimintoihin, mutta tarvittaessa myös muihin tarkastuksiin. Mittatekniikan keskusta ei kuitenkaan voitaisi käyttää apuna esimerkiksi ajoneuvojen tarkastuksissa. Mittatekniikan keskuksen tarkastuksissa havaittujen puutteiden johdosta muihin kuin standardin mukaisiin toimenpiteisiin ryhtyisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

23 §. *Tiedonsaanti.* Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksynnän myöntäjän velvollisuudesta antaa toiminnan valvonnassa tarvittavat tiedot Liikenteen turvallisuusvirastolle salassapitosäädösten estämättä. Tiedot koostuisivat 1 momentin mukaan kirjanpidosta, varainhallinnasta, hallinnosta ja tilojen vuokrauksesta sekä yksittäishyväksyntästä ja yksittäishyväksyntätoiminnasta.

Pykälän 2 momentissa tarkoitetut muutokset, joista yksittäishyväksynnän myöntäjän on ilmoitettava, sisältävät yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen muutokset, mukaan lukien muutokset henkilöstössä. Muutokset voivat olla myös muita muutoksia.

24 §. *Tiloissa tehtävät tarkastukset.* Tässä pykälässä säädettäisiin oikeudesta tehdä tarkastuksia tiloissa, joissa yksittäishyväksyntöjä myönnetään. Säännös vastaisi katsastusluvista ehdotetun lain 39 §:n säännöstä.

25 §. *Ajoneuvon tarkastus.* Jotta yksittäishyväksyntätoimintaa voitaisiin valvoa tehokkaasti, myös yksittäisten ajoneuvojen tarkastaminen hyväksynnän myöntämisen jälkeen tulisi mahdollistua.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että valvontaa voitaisiin suorittaa katsastuksen valvontaa vastaavasti myös liikenteessä toimipaikan ulkopuolella. Tämä tulisi kyseeseen lähinnä silloin, kun ollaan suorittamassa jonkin katsastustoimipaikan valvontaa katsastusluvista ehdotetun lain 41 §:n mukaisesti, ja valvontapaikalle saapuu yksittäishyväksytty ajoneuvo.

Ajoneuvo voitaisiin tarkastaa myös muulloin, jos esimerkiksi asiakirjavalvonnan yhteydessä havaitaan, että ajoneuvo on todennäköisesti yksittäishyväksytty väärin perustein, ja että ajoneuvossa on liikenneturvallisuuksien tai ympäristöön vaikuttavia vakavia puutteita. Tällöin voitaisiin tarvittaessa ryhtyä 26 §:n mukaisiin toimiin yksittäishyväksynnän peruuttamiseksi.

Tarkastus voitaisiin suorittaa yksittäishyväksynnän myöntäneen yksittäishyväksynnän myöntäjän tiloissa ilman eri korvausta. Tarvittaessa tarkastus voidaan suorittaa myös muissa tiloissa, mutta siitä olisi sovittava erikseen.

Ajoneuvon tarkastukset olisi tarkoitus suorittaa mahdollisimman pian yksittäishyväksynnän jälkeen. Jos ajoneuvon tarkastus tehtäisiin esimerkiksi yli vuoden päästä yksittäishyväksynnästä, osa puutteista voi olla sellaisia, jotka ovat syntyneet ajoneuvon yksittäishyväksynnän suorittamisen jälkeen, esimerkiksi ajoneuvon omistajan tai haltijan suorittamien muutosten johdosta. Joissain tapauksissa paljonkin yksittäishyväksynnän myöntämisen jälkeen tehtävät tarkastukset olisivat kuitenkin tarpeen, joten laissa ei asetettaisi tarkastuksen suorittamiseen määräaikaan. Esimerkiksi muussa kuin luvanvaraisessa käytössä olevat henkilöautot tarkastetaan määräaikaikatsastuksessa ensimmäisen kerran vasta kolmen vuoden kuluttua käyttöönotosta. Jos ajoneuvossa havaitaan tällöin jo hyväksyntähetkellä olleita puutteita, niitä olisi voitava tutkia jälkikäteen. Tarkastuksessa olisi otettava huomioon yksittäishyväksynnän ja tarkastuksen välissä kulunut aika.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vastaavasti kuin katsastusluvista ehdotetussa laissa, että Liikenteen turvallisuusviraston tekemä tarkastus korvaisi suoritetuilta osin aiemmin suoritettua yksittäishyväksynnän.

26 §. Yksittäishyväksynnän peruuttaminen. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta peruuttaa yksittäishyväksyntä tietyissä tapauksissa.

Yksittäishyväksynnän myöntäminen on hallintopäätös, jota ei voida hallintolain nojalla ilman asiakkaan suostumusta muuttaa asiakkaan vahingoksi. Kuitenkin, tietyissä tapauksissa, jos yksittäishyväksyntä on suoritettu virheellisesti, ajoneuvon rakenteesta voi koitua liikenneturvallisuudelle ja ympäristöl-

le vakavaa haittaa. Näitä rajattuja tapauksia silmällä pitäen ehdotetaan säädettäväksi, että yksittäishyväksyntä voitaisiin peruuttaa.

Yksittäishyväksynnän peruuttamisen edellytyksistä säädettäisiin *1 momentissa*. Vakavista puutteista johtuen yksittäishyväksyntä voitaisiin peruuttaa, ja ajoneuvo edellyttää uudelleen yksittäishyväksyttäväksi. Esimerkkinä tässä momentissa tarkoitettua vakavaa puutetta mainittakoon kuorma-auton nopeudenrajoittimen, pakokaasujen puhdistuslaitteen tai jonkin muun keskeisen varusteen puuttuminen.

Pienistä puutteista Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräajan, jonka kuluessa puutteet voitaisiin korjata. Pienenä puutteena pidettäisiin sellaisia puutteita, joilla ei ole aivan välitöntä vaikutusta liikenneturvallisuuksien tai ympäristöön ja joiden korjaaminen olisi yksinkertaista. Pienen puutteen tarkastuttaminen uudelleen yksittäishyväksynnässä aiheuttaisi ylimääräisiä kustannuksia, eikä olisi tarkoituksenmukaista. Tällainen puute olisi esimerkiksi takasumuvalon virheellinen sijainti.

Mahdollinen yksittäishyväksynnän peruuttaminen tulisi suorittaa mahdollisimman pian hyväksynnän myöntämisen jälkeen vastaavista syistä kuin 25 §:ssä on esitetty.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että pienistä puutteista annetun korjauskehotuksen laiminlyönti aiheuttaisi sen, ettei ajoneuvo saisi käyttää liikenteessä.

27 §. Toimenpiteet puutteiden johdosta. Pykälän sisältö vastaisi pääosin nykyistä yksittäishyväksyntälakia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sopimuksen purkamisen edellytyksistä.

Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin 1 momentin säännöksiä. Puutteista olisi annettava joko huomautuksia tai kirjallinen varoitus. Jos nämä eivät johtaisi puutteiden korjaamiseen, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi purkaa sopimuksen. Hyväksyntätoiminnan tasapuolisuuden vuoksi kaikki toiminnassa havaittavat virheet aiheuttaisivat huomautuksen.

28 §. Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen. Ehdotettu säännös vastaa nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöstä.

29 §. Tietojen saanti epäillystä rikoksesta. Lakiin otettaisiin uusi säännös, jonka mukaan

rikoksen esitutkintaa, syyteharkintaa tai ajo-oikeuspäätöksiä tekevä viranomainen saisi salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisesta epäilystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa yksittäishyväksynnän myöntäjän tai yksittäishyväksyjän luotettavuutta yksittäishyväksyntätoimintaan.

30 §. Salassapitovelvollisuus. Salassapitovelvollisuutta koskevat määräykset vastaisivat nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöstä.

5 luku. Erinäiset säännökset

31 §. Oikaisun hakeminen ja muutoksenhaku. Oikaisua ja muutoksenhakua koskevat säännökset vastaisivat pääosin nykyistä yksittäishyväksyntälakia. Nykyisestä yksittäishyväksyntäläistä poiketen *1 momentissa* ei enää säädettäisi erikseen oikaisuvaatimuksen jättämisen määräajasta ja siitä, että päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusosoitus. Nämä säännökset korvattaisiin viittauksella hallintolakiin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin muutoksenhausta Liikenteen turvallisuusviraston *1 momentin* nojalla tekemään päätökseen. Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen tai sen tämän lain nojalla muutoin tekemään päätöksen haettaisiin muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

32 §. Virka-apu. Virka-apua koskeva säännös vastaisi nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöstä. Säännösten lisäksi pykälään lisättäisiin selvytyden vuoksi maininta siitä, että virka-apua voitaisiin pyytää myös tämän lain nojalla annettujen määräysten noudattamisen valvomiseksi.

33 §. Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin. Rangaistussäännökset vastaisivat nykyisen yksittäishyväksyntälain sisältöä, lukuun ottamatta *1 momenttia*, josta otettaisiin säännös 34 §:ään.

34 §. Virkavastuu. Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksynnässä sovellettavasta virkavastuusta.

Pykälän *1 momentti* vastaisi pitkälti nykyisen yksittäishyväksyntälain 17 §:n *1 momenttia*.

Pykälän *2 momentissa* viitattaisiin vahingonkorvauslakiin.

35 §. Maksu yksittäishyväksynnästä. Yksittäishyväksynnästä asiakkaalta perittävä maksu olisi kiinteä, ja siitä säädettäisiin etukäteen liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Maksu määriteltäisiin ajoneuvoluokittain. Se ei kuitenkaan voisi vaihdella palvelukorvauksen tapaan alueittain.

Tarkoituksena olisi, että yksittäishyväksynnästä perittävä maksu kattaisi yksittäishyväksynnästä maksettavan palvelukorvauksen ja Liikenteen turvallisuusvirastolle toiminnasta aiheutuvat kustannukset.

6 luku. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

36 §. Voimaantulo. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin lain voimaantulosta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan *1 päivän tammikuuta 2013*. Voimaantulo poikkeaisi katsastusluvista ehdotetun lain voimaantulosta. Tämän lain myöhempi voimaantuloaika johtuisi koulutuksen järjestämiseen ja sopimusten tekemiseen kuluva ajasta.

Nykyinen yksittäishyväksyntälaki tulee voimaan *1 päivänä tammikuuta 2011*. Yksittäishyväksynnän väliaikaislakia on kuitenkin erikseen ehdotettu muutettavaksi siten, että yksittäishyväksynnän väliaikaislaki olisi voimassa vuoden 2012 loppuun, jolloin yksittäishyväksyntöjen myöntäminen hoidettaisiin nykymenettelyn mukaisesti rekisteröintikatsastuksia suorittavilla katsastustoimipaikoilla, kunnes tämä laki tulisi voimaan.

Lain voimaantuloon saakka yksittäishyväksyntöjä suorittaisivat yksittäishyväksynnän väliaikaislain nojalla rekisteröintikatsastusosastoilla varustetut katsastustoimipaikat.

Pykälän *2 momentin* mukaan nykyinen yksittäishyväksyntälaki kumottaisiin samaan aikaan kuin uusi laki tulisi voimaan.

37 §. Siirtymäsäännökset. Siirtymäsäännökset vastaisivat pääosin nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksiä.

Pykälään lisättäisiin *3 momentti*, jossa säädettäisiin rekisteröintikatsastusoikeudet omaaville katsastajille poikkeus 14 §:ssä tarkoitetusta jatkokoulutusvaatimuksesta. Yksittäishyväksynnät myönnetään nykyisin väliaikaislain nojalla rekisteröintikatsastuksia suorittavissa toimipisteissä. Menettelyt eivät erityisesti muuttuisi tämän lain voimaantulon myötä, joten uusi jatkokoulutus ei olisi yksit-

täishyväksyjälle välttämätöntä. Lain 14 §:ssä tarkoitettu täydennyskoulutuksesta ei sen sijaan olisi tarkoitus antaa poikkeusta, vaan henkilön tulisi suorittaa kyseinen koulutus tämän lain mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetyin väliajoin.

1.3 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä

1 §. Lain tarkoitus. Lain tarkoitusta koskevassa pykälässä viitataan nykyiseen yksittäishyväksyntälakiin, joka ehdotetaan tämän hallituksen esityksen yhteydessä kumottavaksi. Tämän vuoksi pykälää muutettaisiin siten, että siinä viitattaisiin nyt ehdotettuun lakiin ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä.

4 §. Yksittäishyväksynnän myöntäjä. Lain nykyisessä pykälässä viitataan voimassa olevaan katsastuslupalakiin, joka ehdotetaan tämän hallituksen esityksen yhteydessä kumottavaksi. Tämän vuoksi pykälää muutettaisiin siten, että siinä viitattaisiin ehdotettuun uuteen lakiin ajoneuvojen katsastusluvasta.

8 a §. Yksittäishyväksynnän peruuttaminen. Lakiin otettaisiin uusi pykälä yksittäishyväksynnän peruuttamisesta. Sama pykälä ehdotetaan otettavaksi ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä nyt hyväksyttäväksi ehdotetun lain 26 §:ksi. Näin peruuttamiskäytäntö voitaisiin ottaa käyttöön jo yksittäishyväksynnän väliaikaislain voimassaol aikana.

1.4 Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta

Esityksen mukaan säädettäisiin laki katsastustoiminnan valvontamaksusta. Maksua on pidettävä perustuslain 81 §:n 1 momentissa tarkoitettuna verona, ei mainitun 81 §:n 2 momentissa tarkoitettuna maksuna. Lakiehdotus on laadittu siten, että se täyttää perustuslaissa verolain säätämiselle asetetut vaatimukset. Säännökset vastaavat mahdollisuuksien mukaan lentoliikenteen valvontamaksusta annettua lakia (1249/2005).

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Soveltamisala. Pykälän mukaan valtiolle kannettaisiin katsastustoiminnan valvontamaksua ajoneuvoturvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, katsastuksen tukitoimintoja, kehittämistä ja valvontaa sekä ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämiseen katsastustehtäviä varten. Nykyisen katsastustoiminnan maksun tulee vastata niitä kokonaiskustannuksia, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvat katsastustoiminnan kehittämisestä ja tukitoiminnoista, katsastustoiminnan valvonnasta, ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämisestä ajoneuvojen katsastusluvan haltijoiden katsastustehtäviä varten, teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvistä tehtävistä sekä Liikenteen turvallisuusviraston korvattavaksi säädetyistä valvontakatsastusten kustannuksista. Jatkossa katsastustoiminnan valvontamaksu kannettaisiin pääosin vastaavia tehtäviä varten kuin nykyisin peritään katsastustoiminnan maksua, vaikka säännöksen sanamuotoa on jonkin verran yksinkertaistettu. Lisäksi katsastustoiminnan valvontamaksulla katettaisiin katsastusluvista ehdotetun lain 3 §:n 6 kohdassa ja 26 §:ssä tarkoitettun katsastuspalvelurekisterin valmistuksesta ja ylläpidosta aiheutuvat menot.

2 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin katsastusluvan haltija viittaamalla katsastusluvista ehdotettuun lakiin. Pykälän 2 kohdan mukaan maksukaudella tarkoitettaisiin kalenterikuukautta.

3 §. Maksuvelvollinen. Pykälässä maksuvelvolliseksi säädettäisiin katsastusluvan haltija. Vain katsastusluvan haltija olisi jatkosakin oikeutettu suorittamaan ajoneuvojen katsastuksia.

4 §. Toimivaltainen viranomainen. Katsastustoiminnan valvontamaksun kantamisen ja valvonnan hoitaisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä maksumenettelystä ja maksun määräämiseen liittyvästä kirjanpidosta. Lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 3 §:stä poiketen Liikenteen turvallisuusviraston määräystenanto-oikeus rajattaisiin kirjanpidon osalta vain valvontamaksun määräämiseen liittyvään kirjanpitoon. Viraston määräysten antaminen kirjanpidosta voisi tulla kysymykseen lähinnä sellaisessa tilanteessa, jossa ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän tiedot eivät jostain poikkeuksellisesta syystä

ole käytettävissä valvontamaksua määrättäessä.

2 luku. **Katsastustoiminnan valvontamaksun määrääminen ja kanto**

5 §. Maksun määrä ja perusteet. Katsastustoiminnan valvontamaksu olisi 2,90 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustointipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Ajoneuvolain mukaan katsastuslajeja ovat määräaikais-, rekisteröinti-, muutos-, kytkentä- ja valvontakatsastukset. Myös jälkitarkastuksesta kannettaisiin katsastustoiminnan maksu. Liikenteen turvallisuusvirastolla on tiedot suoritetuista katsastuksista ja jälkitarkastuksista, koska katsastusluvan haltijat tallettavat niitä koskevat tiedot Liikenteen turvallisuusviraston pitämään ajoneuvoliikennerekisteriin. Tietojen tallentaminen ajoneuvoliikennerekisteriin on osa katsastusta. Jos tietoja ei ole talletettu rekisteriin, katsastusta ei tosiasiaassa ole suoritettu loppuun. Maksua kannettaisiin vain loppuun suoritetuista katsastuksista ja jälkitarkastuksista, joissa ajoneuvo on joko hyväksytty tai hylätty.

Nykyisin katsastusluvan haltijat maksavat katsastustoiminnan maksua 2,10 euroa jokaisesta katsastuksesta.

6 §. Maksun määrääminen. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto määräisi maksun mahdollisimman nopeasti kunkin kuukauden päätyttyä lähettämällä katsastusluvan haltijoille niiden suorittamia katsastuksia ja jälkitarkastuksia vastaavan laskun. Lähtökohtaisesti maksu määrättäisiin ajoneuvoliikennerekisteriin talletettujen tietojen perusteella. Tietojärjestelmän mahdollisten häiriötilanteiden vuoksi maksun määräämisessä voitaisiin kuitenkin käyttää hyödyksi myös muita selvityksiä. Katsastusluvan haltijoilla on esimerkiksi käytettävissään katsastusten tarkastuskortit, joita voitaisiin hyödyntää.

Ehdotetun 2 momentin mukaan katsastusluvan haltijan olisi pyydettävä lasku Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos luvanhaltija ei olisi saanut laskua maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 15 päivään mennessä. Tarkoituksena on, että maksu suoritettaisiin vasta, kun lasku on saapunut, jotta maksetta-

va summa olisi oikea. Näin vältettäisiin maksujen tarpeettomat palautukset ja maksukehotukset.

7 §. Maksun suorittaminen. Katsastustoiminnan maksu olisi 1 momentin mukaan suoritettava viimeistään maksun määräämistä koskevassa laskussa olevana eräpäivänä. Määräämisen jälkeen maksuaikaa olisi 21 päivää.

Suorittamatta jätetystä maksusta olisi 2 momentin mukaan lähetettävä maksukehotus.

8 §. Maksaminen eräpäivän jälkeen. Eräpäivän jälkeen suoritettavan viivästysseuraamuksen osalta 1 momentissa viitattaisiin veronlisäyksestä ja viivästyskorosta annettuun lakiin (1556/1995). Myös lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 8 §:ssä viitataan kyseiseen lakiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin viivästysseuraamusten kantamisesta erikseen.

9 §. Maksupaikat. Maksupaikkojen, maksamisesta aiheutuvien kulujen, rahalaitoksen vastaanottamien maksujen suorittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä rahalaitokselle suoritettavan tiedonsiirtokorvauksen ja rahalaitoksen maksujen siirtämisen laiminlyönnin johdosta suoritettavan viivästyskoron osalta viitattaisiin verokantolain (609/2005) 7, 12 ja 14 §:ään. Pykälä vastaisi lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 11 §:ää.

3 luku. **Oikaisu ja muutoksenhaku**

10 §. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi. Pykälässä säädettäisiin oikaisusta maksuvelvollisen hyväksi. Säännös vastaisi asiallisesti lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 12 §:ää.

11 §. Oikaisu maksunsaajan hyväksi. Pykälä vastaisi asiallisesti lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 13 §:ää. Oikaisu voitaisiin kuitenkin tehdä riippumatta siitä, kenen aiheuttama toimenpide olisi oikaisun taustalla. Laskuvirheeseen verrattavana syynä voitaisiin pitää esimerkiksi tietojenkäsittelyssä tapahtunutta virhettä. Maksu voitaisiin tuolloin oikaista, vaikka se ei olisi johtunut maksuvelvollisesta.

12 §. Oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimusta koskeva pykälä vastaisi asiallisesti lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 14 §:ää.

13 §. Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen. Muutoksenhakua koskeva pykälä vastaisi asiallisesti osittain lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 15 §:ää. Eduskunnan käsittelyssä kyseistä 15 §:ää muutettiin siten, että muutoksenhaun edellytyksenä olisi muutoksenhakua edeltävä oikaisuvaatimusmenettely. Lentoliikenteen valvontamaksusta annettusta laista poiketen tässä laissa tarkoitettusta katsastustoiminnan valvontamaksusta ei kuitenkaan haettaisi muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen, vaan toimivaltaiselta hallinto-oikeudelta siten, kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

14 §. Maksun suorittaminen muutoksenhaun aikana. Pykälä vastaisi lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 16 §:ää.

15 §. Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Pykälä vastaisi lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 17 §:ää.

16 §. Palautettavalle määrälle suoritettava korko. Pykälä vastaisi lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 18 §:ää.

4 luku. Erinäiset säännökset

17 §. Tietojenantovelvollisuus. Ehdotettu pykälä vastaisi lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 20 §:ää. Siten myös tietojenantovelvollisuus rajattaisiin koskemaan maksujen määräämistä ja valvontaa varten välttämättömiä tietoja. Tietojenantovelvollisuus parantaisi Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuutta valvoa katsastustoiminnan maksua.

18 §. Voimaantulo. Tarkoituksena on, että katsastustoiminnan valvontamaksua alettaisiin kantaa vuoden 2012 alusta. Velvollisuus suorittaa nykyisenkaltaista katsastustoiminnan maksua päättyisi vuoden 2011 joulukuulta perittäviin maksuihin.

1.5 Ajoneuvolaki

3 §. Määritelmät. Pykälän 27 kohtaan tehtäisiin säädöstekninen muutos. Pykälän 28 kohtaan otettaisiin uusi määritelmä jälkitarkastuksesta, koska jälkitarkastuksen suorittamispaikasta ehdotetaan säädettäväksi lain 59 §:ssä. Nykyisin jälkitarkastuksesta ja sen suorittamispaikasta säädetään määräaikais- ja valvontakatsastusten osalta katsastusasetuk-

sessä sekä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten osalta hyväksyntäasetuksessa.

59 §. Katsastuksen suorittaja. Pykälässä viitataan voimassa olevaan katsastuslupalakiin. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin ja siihen otettaisiin uusi 2 momentti.

Pykälän 1 momentissa viitattaisiin katsastusluvista ehdotettuun lakiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin jälkitarkastuksen suorittamispaikasta. Nykyisin jälkitarkastus on suoritettava samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa. Ehdotuksen mukaan ajoneuvon saisi määräaikais- ja valvontakatsastuksen jälkeen jälkitarkastaa missä tahansa katsastustoimipaikassa, joka on toimivaltainen katsastamaan kyseessä olevan kaltaisen ajoneuvon. Näin asiakas voisi esimerkiksi lomamatkallaan katsastuttaa ajoneuvonsa lomapaikan lähellä tai vaikka korjauksia suorittavassa katsastustoimipaikassa, mutta mennä halutessaan jälkitarkastusta varten muuhun katsastustoimipaikkaan. Tämä mahdollisuus osaltaan lisäisi katsastusalan kilpailua ja vähentäisi korjauksia suorittavan katsastustoimipaikan mahdollisia pyrkimyksiä hylätä ajoneuvoja katsastuksessa tarpeettomasti.

94 §. Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin. Katsastuslupan haltijat tallettavat katsastusta koskevat tiedot ajoneuvoliikennerekisteriin. Pykälän otsikkoa ja pykälää muutettaisiin siten, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää kaikkien katsastuslajien katsastuksia koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemisestä ajoneuvoliikennerekisteriin ja tarvittaessa rekisteröinnistä annettavaan todistukseen. Nykyisin katsastustietojen merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin koskeva valtuussäännös asetuksen antamiseen on voimassa olevan katsastuslupalain 27 §:ssä.

1.6 Laki julkisista hankinnoista

8 §. Palveluhankintoja koskevat poikkeukset soveltamisalasta. Pykälässä säädetään niistä palveluhankinnoista, joissa ei tarvitse soveltaa julkisista hankinnoista annettua lakia (348/2007). Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 9 kohta, jossa viitattaisiin ehdotettuun lakiin ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämistä. Yksittäishyväksyntä-

palvelujen hankinnassa on kyse niin sanotuista käyttöoikeussopimuksista. Julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemättelyjen yhteensovittamisesta annettu parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/18/EY ei koske tällaisia palveluhankintoja, mutta sopimukseen tulee soveltaa perustamissopimuksen yleisiä periaatteita.

2 Tarkemmat säännökset ja mää- räykset

2.1 Valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotetun lain 5 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa katsastuksen vähäisiä osia muunkin tarkastuspaikan kuin katsastustoimipaikan hoidettaviksi. Mainitun 5 §:n 4 momentin mukaan tarkastuspaikalle asetettavista ehdoista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Ehdotetut valtuussäännökset vastaavat voimassa olevan katsastuslupalain valtuuksia.

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotetun lain 57 §:n 1 momentissa olisi perinteinen täytäntöönpanoa koskeva asetuksenantovaltuus valtioneuvostolle. Mainituissa 1 momentissa olisi valtioneuvostolle valtuus säätää myös Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimivasta neuvoa-antavasta koulutus-toimikunnasta, josta nykyisen valtuutuksen nojalla säädetään katsastustoiminnan koulutustoimikunnasta annetulla asetuksella (184/1999).

Ajoneuvolain 94 §:ssä olevaa valtuutusta ehdotetaan täydennettäväksi. Valtioneuvostolle ehdotettu valtuus koskisi jatkossa kaikkia katsastuslajeja ja lisäksi tietojen merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin.

Valtioneuvostolle ehdotettujen asetuksenantovaltuuksien nojalla ei ehdotettujen lakien vuoksi ole tarkoitus muuttaa voimassa olevia säännöksiä.

2.2 Valtuudet ministeriöiden asetusten antamiseen

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotetun lain 2 §:n 1 momentissa annettaisiin puolustusministeriölle nykyisenkaltaiset valtuudet

asetuksen antamiseen. Siten asetuksessa päätettäisiin, mitkä sotilasajoneuvot puolustusvoimat katsastaisi itse. Momentissa kuitenkin täydennettäisiin nykyisiä valtuuksia siten, että puolustusministeriön asetuksella säädettäisiin myös puolustusvoimien katsastustoimipaikkaan liittyvistä vaatimuksista. Lisäksi mainitun 2 §:n 2 momentissa täydennettäisiin puolustusministeriön asetuksenantovaltuuksia puolustusvoimien järjestämään jatkokoulutukseen ja ajoneuvotarkastajaan liittyvillä valtuuksilla.

Katsastusluvista ehdotetun lain 19 §:n 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin katsastajan jatkokoulutukseen ja siihen liittyviin kokeisiin liittyvistä asioista ja 21 §:n 2 momentin mukaan katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöltä edellytettävästä käytännön kokeuksesta katsastustehtävistä. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriölle annettaisiin asetuksenantovaltuus 57 §:n 2 momentissa. Ministeriö voisi antaa tarkempia säännöksiä katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä ja katsastustoimipaikalla säilytettävistä asiakirjoista.

Liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotettujen valtuussäännösten nojalla ei ole tarkoitus muuttaa asiallisesti voimassa olevia katsastustoimintaan liittyviä säännöksiä. Joitakin nyt lakiin ehdotettuja säännöksiä vastavia säännöksiä kumottaisiin asetuksista. Lisäksi asetuksiin tehtäisiin lähinnä asian ilmaisuun liittyviä muutoksia. Siten esimerkiksi termi lisäkoulutus muutettaisiin jatkokoulutukseksi.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotetun lain 14 §:n 3 momentissa annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriölle valtuudet säätää yksittäishyväksyntään tarvittavasta jatkokoulutuksesta ja siihen liittyvistä kokeista. Yksittäishyväksynnän järjestämistä koskeva laki tulisi voimaan vuoden 2013 alusta. Ennen lain voimaantuloa annettaisiin koulutusta koskeva asetus. Tarkoituksena on, että koulutus ja koe sisältäisivät erityisesti ajoneuvon hyväksynnässä tarvittavia asioita.

2.3 Liikenteen turvallisuusviraston mää- rätystenantovaltuudet

Katsastusluvista ehdotetun lain 12 §:n 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle

annettaisiin valtuus antaa tarkempia määräyksiä katsastuslaitteista ja -varusteista, katsastustoimipaikan tiloista sekä katsastustoimipaikan erillään oleville tiloille sallituista enimmäisetäisyyksistä. Kyse olisi teknisluonteisista määräyksistä. Annettavilla määräyksillä ei ole tarkoitus muuttaa nykykäytäntöä.

Katsastusluvista ehdotetun lain 18 §:ssä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä soveltuvista ammattikorkeakoulun koulutusohjelmista, erikoisammattitutkinnoista ja ammattitutkinnoista sekä vastaavista teknikkotason tutkinnoista. Nykyisin tällaisia määräyksiä ei ole. Soveltuvien koulutusohjelmien ja vastaavien teknikkotason tutkintojen osalta on syntynyt käytäntöä, jonka perusteella virasto voisi tarvittaessa antaa määräyksiä. Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimii katsastustoiminnan koulutus-toimikunta, jossa ovat edustettuina Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi katsastusalan työnantajat ja työntekijät sekä ajoneuvo- ja korjaamoala. Toimikunta on monella tavalla osallistunut katsastajien koulutusasioiden valmisteluun ja kehittämiseen, joten se voisi osaltaan arvioida alalle soveltuvia ja vastaavia tutkintoja.

Katsastusluvista ehdotetun lain 19 §:n 4 momentissa olevat määräystenantovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle koskisivat teknisluonteisia asioita. Kyse olisi koulutuslupan haltijan pitämien kokeiden arvostelun ja hyväksymisperusteita. Liikenteen turvallisuusvirasto pitäisi itse katsastajan koulutukseen liittyvät loppukokeet, joten niitä annettavat määräykset eivät koskisi.

Katsastusluvista ehdotetun lain 25 §:n 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset katsastustoimipaikan ulkopuolella suoritettavissa katsastuksissa käytettävistä tiloista, laitteista ja varusteista. Lisäksi virasto voisi antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä siitä, millaisia ajoneuvoja voisi katsastaa katsastustoimipaikan ulkopuolella. Mainituissa 3 momentissa tarkoitettuja määräyksiä ei ole ensivaiheessa tarkoitus antaa, koska valtuuksia koskevista asioista on virastolle syntynyt käytäntöä, jota voitaisiin soveltaa.

Katsastusluvista ehdotetun lain 26 §:n 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvi-

rasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuspalvelurekisteriin ilmoitettavista tiedoista ja siitä, miten ilmoitus rekisteriin tehtäisiin. Lain 26 § tulisi voimaan vasta vuoden kuluttua katsastusluvista ehdotetun lain voimaantulon jälkeen.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotetun lain 10 §:n 3 momentissa ja 13 §:n 3 momentissa olisi määräystenantovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle. Edellinen valtuus koskisi yksittäishyväksyntään käytettäviä toimitiloja ja yksittäishyväksynnän suorittamista toimitilojen ulkopuolella sekä jälkimmäinen soveltuvia ammattikorkeakoulututkintoja ja teknikkotason tutkintoja. Yksittäishyväksynnästä ehdotetun lain 3 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä. Ehdotetuilla valtuuksilla virasto voisi osaltaan varmistua, että yksittäishyväksyntään liittyvät toiminnot suoritettaisiin asianmukaisesti. Määräyksiä annettaisiin tarvittaessa.

Katsastustoiminnan valvontamaksusta ehdotetun lain 4 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä maksumenettelystä ja valvontamaksun määräämiseen liittyvästä kirjanpidosta. Virasto vastaisi mainitun 4 §:n mukaan valvontamaksun kantamisesta. Määräyksiä annettaisiin tarvittaessa.

3 Voimaantulo

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan vuoden 2012 alusta. Katsastustoiminnan valvontamaksu otettaisiin huomioon valmistelussa ja käsiteltäessä valtion vuoden 2012 talousarvioesitystä. Katsastustoiminnan valvontamaksua alettaisiin periä vuoden 2012 alusta. Lisäksi laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2013 alusta.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

4.1 Norminantovaltuudet

Lakiehdotuksissa annettaisiin valtuuksia asetuksen antamiseen valtioneuvostolle, liikenne- ja viestintäministeriölle sekä puolustusministeriölle. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin määräystenanto-

valtuuksia. Ehdotettuja valtuussäännöksiä on selostettu yksityiskohtaisten perusteluiden kohdassa 2: Tarkemmat säännökset ja määräykset.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan presidentin lisäksi valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lain alaan.

Valtuuden säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL 1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2).

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittämisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I). Muiden viranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVM 10/1998 vp, s. 23/II ja PeVL 16/2002 vp s. 2/I). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; ks. myös PeVL 16/2002 vp, s. 2/I ja PeVL 19/2002 vp, s. 5/I). Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään käsitellyt myös perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä (PeVL 17/2004 vp, s. 3/II).

Perustuslakivaliokunta on toistuvasti myös korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuussäännösten nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (PeVL 48/2001 vp, s. 4, PeVL 1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 19/2006 vp, s. 3).

4.2 Julkiset hallintotehtävät

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei kuitenkaan voida antaa muulle kuin viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt julkisten hallintotehtävien antamista muulle kuin viranomaiselle esimerkiksi lausunnoissaan PeVL 28/2001 vp, PeVL 2/2002 vp, PeVL 67/2002 vp, PeVL 5/2006 vp, PeVL 11/2006 vp ja PeVL 20/2006 vp.

Perustuslakivaliokunta on korostanut, että annettaessa julkisia hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen toiminnassa on turvattava säädösperusteisesti (PeVM 10/1998 vp, s. 35/II ja PeVL 26/2001 vp, s. 5/II). Valiokunta on myös painottanut sitä, että perustuslain 124 §:ssä säädetty tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttäminen on harkittava tapauskohtaisesti (PeVL 11/2006 vp, s. 3/I).

Oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:ssä tarkoitettussa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 46/2002 vp s. 10 ja PeVL 20/2006, s. 2). Lakiin ei nykyisin enää tarvitse sisällyttää viittauksia hallinnon yleislakeihin. Jos sellaista sääntelyn selkeyden vuoksi kuitenkin pidetään tarpeellisenä, viittauksen on oltava vastakohtaispäätelmien vuoksi kattava (PeVL 42/2005 vp). Ehdotettuun katsastuslupalakiin ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämistä koskevaan lakiin ei siten enää katsastus- ja yksittäishy-

väksyntätoimintojen osalta otettaisi viittauksia hallinnon yleislakeihin.

Katsastustoiminta

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotetun lain mukaan katsastukset annettaisiin edelleen yksityisten katsastustoimipaikkojen hoidettaviksi. Ajoneuvon katsastuksessa on kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitetusta julkisesta hallintotehtävästä, koska katsastuksessa ajoneuvo voidaan ajoneuvolain mukaan hyväksyä tai hylätä sekä määrätä ajoneuvo ajokieltoon.

Oikeusturvan ja muun hyvän hallinnon varmistamiseksi katsastustoiminnassa olisi sovellettava hyvää hallintoa koskevia yleislakeja kuten hallintolakia määräaikaisten ja valvontakatsastuksessa kuitenkin eräin esteellisyttä koskevin poikkeuksin ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia.

Oikeusturvan ja muun hyvän hallinnon varmistamiseksi katsastusluvista ehdotettu laki sisältää useita keinoja. Hyvän hallinnon varmistamiseksi katsastustoimipaikoilta ja katsastajilta edellytetään lakiehdotuksen 3 luvun mukaan peruskoulutusta, erityistä jatkokoulutusta ja muuta asiantuntemusta katsastuksissa tarvittavista asioista. Lakiehdotuksen 54 §:n mukaan katsastusluvan haltijan katsastusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisun Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Lakiehdotuksen 7 §:n 1 momentissa asetetaan katsastusluvan hakijalle hyvää hallintoa varmistavia vaatimuksia. Myös luvanhaltijan olisi täytettävä nämä vaatimukset. Mainitun 1 momentin 4 kohdan mukaan määräaikaisten ja valvontakatsastuksiin tarkoitetun katsastusluvan hakijan olisi organisoitava toimintansa siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen, 5 kohdan mukaan hakijalta edellytettäisiin laadunhallintajärjestelmää, jossa olisi otettava huomioon katsastustoiminnalle säädetyt vaatimukset sekä lisäksi 8 ja 9 kohdan mukaan hakijalla olisi oltava riittävät toimitilat ja katsastuslaitteet. Katsastuslaittein varmistettaisiin, että katsastajan henkilökohtainen arviointi jäisi katsastustoiminnassa mahdollisimman vähäiseksi.

Lakiehdotuksen 23 §:ssä säädettäisiin katsastustoiminnan harjoittamisen tasapuolisuudesta. Katsastusluvan haltijan olisi järjestettävä toimintansa siten, etteivät mitkään muut seikat kuin ajoneuvon kunto sekä muu säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voisi vaikuttaa katsastuksen lopputulokseen. Jos katsastusluvan haltija harjoittaa katsastuksen yhteydessä muuta ajoneuvoihin liittyvää toimintaa kuten huoltoa tai korjausta, katsastustoimipaikalla olisi oltava saatavissa katsastus erillisenä ja erikseen hinnoiteltuna. Katsastusluvan haltijan ajoneuvolle mahdollisesti suorittama muu toimenpide, kuten korjaus ja huolto olisi erotettava ajallisesti ja muutoinkin selvästi toisistaan.

Ajoneuvon jälkitarkastusta koskevat perussäännökset nostettaisiin lain tasolle. Ajoneuvolakiin ehdotettujen muutosten vuoksi ajoneuvon jälkitarkastus voitaisiin jatkossa suorittaa missä tahansa katsastustoimipaikassa. Näin kansalainen voisi ajoneuvon hylkäystilanteessa viedä ajoneuvon jälkitarkastukseen muuhunkin kuin katsastuksen ja mahdollisesti ajoneuvon korjauksen suorittaneeseen katsastustoimipaikkaan. Muutoinkin kansalainen itse ratkaisisi sen, haluaako hän, että ajoneuvon määräaikaisten katsastus ja korjaus tai huolto suoritetaan samassa toimipaikassa.

Lakiehdotuksen 37 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi katsastustoimintaa. Valvonnasta säädettäisiin lakiehdotuksen 6 luvussa. Katsastusluvan haltijan olisi lakiehdotuksen 38 §:n mukaan annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontaa varten tarpeelliset tiedot osittain omaloitteisesti ja osittain pyydettyä. Katsastustoimipaikoille suoritettaisiin nykyiseen tapaan valvontakäyntejä ja katsastustoimintaa tarkasteltaisiin tilastollisin menettelyin kuten seuraamalle vikatilastoja. Liikenteen turvallisuusviraston nykyinen tietojärjestelmä antaa valvontaa varten aikaisempaa paremmat mahdollisuudet, joten esimerkiksi valvontakäynnit voitaisiin kohdistaa sellaisiin toimipaikkoihin, joissa on ilmennyt tilastollisia poikkeamia. Uutena valvontakeinona Liikenteen turvallisuusvirasto voisi lakiehdotuksen 41 §:n mukaan tarkastaa ajoneuvon heti katsastuksen jälkeen uudestaan ja määrätä sen tarvittaessa valvontakatsastukseen. Katsastustoiminnan valvomiseksi Liikenteen turval-

lissuuvirasto voisi myös osallistua poliisin teillä järjestämiin ajoneuvon teknisiin tienvarsitarkastuksiin. Jos katsastustoimipaikalla tai katsastuksissa ilmenisi puutteita, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa katsastusluvan haltijalle huomautuksen, varoituksen tai jopa peruuttaa katsastusluvan määräajaksi tai kokonaan. Nykyisestä poiketen myös katsastajalle voitaisiin antaa huomautus tai varoitus taikka äärimmäisenä toimenpiteenä kieltää katsastajaa suorittamasta määräajan katsastuksia.

Nykyisestä poiketen Liikenteen turvallisuusvirasto voisi lakiehdotuksen 40 §:n mukaan käyttää katsastustoimipaikkojen valvontakäynneissä ulkopuolisia palveluntuottajia.

Katsastustehtävien hoitaminen on edelleen tarkoituksenmukaista antaa yksityisten katsastustoimipaikkojen hoidettaviksi erityisesti tehtävän edellyttämän laajan alueorganisaation vuoksi.

Yksittäishyväksyntä

Ajoneuvon yksittäishyväksynnässä on kyse julkisesta hallintotohtävästä, jossa varmenneetaan, että yksittäinen ajoneuvo on sitä koskevien hallinnollisten ja teknisten vaatimusten mukainen. Ajoneuvo hyväksytään yksittäishyväksynnässä käytettäväksi liikenteessä. Toimenpide on ajoneuvon tyyppihyväksyntään verrattava toimenpide, mutta kyseessä on yksittäisen ajoneuvon hyväksyntä. Suomessa yksittäishyväksytylle ajoneuvolle ei enää tarvitse tehdä rekisteröintikatsastusta, kun ajoneuvo rekisteröidään.

Nykyisin yksittäishyväksynät myöntää rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat. Jatkossa vuodesta 2013 alkaen tehtäviä hoitaisi Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppani, mistä säädetään nykyisessä ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa, joka nyt ehdotetaan kumottavaksi ja hyväksyttäväksi uusi samanniminen laki.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntätehtävien antaminen on edelleen tarkoituksenmukaista antaa yksityisten toimijoiden hoidettaviksi. Tehtävät edellyttävät alueellisesti kattavia palveluita ja asiantuntemusta autoalasta.

Hyvä hallinnon varmistamiseksi yksittäishyväksynnän myöntäjiltä ja yksittäishyväksyjältä edellytetään ehdotetun lain mukaan

erityistä koulutusta ja muuta asiantuntemusta yksittäishyväksynnässä tarvittavista asioista. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi yksittäishyväksyntätoimintaa. Oikeusturvana varmistamiseksi lakiehdotuksen 31 §:n mukaan yksittäishyväksyntää koskevaan päätökseen saisi vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Ehdotetussa laissa on myös muita katsastuslupia koskevassa lakiehdotuksessa olevan kaltaisia säännöksiä, joilla varmistettaisiin oikeusturva ja hyvä hallinto yksittäishyväksyntätoiminnassa.

Toimitilojen tarkastukset

Katsastusluvista ehdotetun lain 40 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hankkia katsastustoimipaikkojen toimitilojen tarkastusten suorittajiksi yksityisiä tarkastusten suorittajia tekemällä näiden kanssa sopimuksen tehtävien hoitamisesta. Toimitilojen tarkastuksia ei saisi suorittaa pysyväisluonteeseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

Tarkastusten suorittajat raportoisivat Liikenteen turvallisuusvirastolle ja tarkastuksen kohteena olevan toimipaikan edustajalle tarkastuksista ja niissä havaituista puutteista. Tarkastusten suorittajat eivät tekisi tarkastusten perusteella mitään hallintopäätöksiä tai muitakaan toimenpiteitä raportin antamista lukuun ottamatta.

Hyvän hallinnon turvaamiseksi tarkastuksia suorittavien sopimuskumppaneiden ja tarkastajien olisi lain mukaan oltava ammatitaitoisia tarkastustehtäviin. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto olisi velvollinen valvomaan tarkastusten suorittamista.

Toimitilojen tarkastukset on tarkoituksenmukaista antaa ulkopuolisten tarkastajien suorittaviksi, koska Liikenteen turvallisuusvirastolle ei ole alueellista ajoneuvoasioihin ja katsastukseen perehtynyttä alueorganisaatiota. Tarvittavat tarkastuspalvelut hankittaisiin soveltaen hankintoja koskevia yleisiä säännöksiä, mikä saattaa vähentää tarkastuksista aiheutuvia kustannuksia. Liikenteen turvallisuusviraston niukat henkilöstöresurssit voitaisiin toimitilojen tarkastusten sijasta käyttää paremmin katsastustoiminnan muuhun valvontaan.

4.3 Verosta säättäminen

Perustuslain 81 §:ssä säädetään valtion veroista ja maksuista. Pykälän 1 momentin mukaan valtion veroista säädetään lailla, jonka tulee sisältää säännökset verovelvollisuudesta ja veron suuruudesta sekä verovelvollisen oikeusturvasta. Valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään perustuslain 81 §:n 2 momentin mukaan lailla.

Voimassa olevan katsastusluvista annetun lain 24 a §:ssä tarkoitettu katsastustoiminnan maksu muutettaisiin katsastustoiminnan valvontamaksuksi, josta säädettäisiin ehdotetussa laissa katsastustoiminnan valvontamaksuista.

Valtion verojen ja maksujen keskeisenä erona on perustuslain 81 §:n kannalta pidetty maksun vastikkeellisuutta (HE 1/1998 vp, s. 134–135). Perustuslakivaliokunta on käsitellyt veroja ja maksuja esimerkiksi lausunnoissaan PeVL 61/2002 vp, s. 5/II, PeVL 47/2005 vp ja PeVL 49/2006 vp.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että mitä suuremmaksi ero maksun ja etenkin julkisoikeudelliseen tehtävän liittyvän suorituksen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten välillä on, sitä lähempänä on pitää suoritusta valtiosääntöoikeudellisena verona. Merkittävää voi myös olla, onko asianomaisen suorituksen vastaanottaminen vapaaehtoista vai pakollista. Veron suuntaan viittaa, jos suoritevelvollisuuden aiheuttamisesta suoritteista ei voi kieltäytyä ja velvollisuus koskee suoraan lain nojalla tietyt tunnusmerkit täyttäviä oikeussubjekteja (PeVL 46/2004 vp, s. 3/I ja PeVL 47/2005 vp).

Katsastustoiminnan valvontamaksua koskeva lakiehdotus vastaa mahdollisuuksien mukaan lentoliikenteen valvontamaksusta annettua lakia, joka säädettiin perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 47/2005 vp, s. 3 ja 4). Valvontamaksu katsottiin valtiosääntöoikeudellisessa mielessä veroksi.

Jokainen katsastustoimipaikka olisi lakiehdotuksen 3 ja 5 §:n mukaan velvollinen maksamaan katsastustoiminnan valvontamaksua jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta. Perittävien maksujen olisi kokonaisuudessaan tarkoitus kattaa niitä kustannuksia, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle syntyy lakiehdotuksen 1 §:ssä tarkoite-

tuista toimenpiteistä, joita selostetaan tarkemmin mainitun pykälän perusteluissa.

4.4 Säättämisjärjestyksen arviointia

Norminantovaltuudet

Ehdotetuissa valtuussäännöksissä on otettu huomioon perustuslakivaliokunnan norminantovaltuuksia koskeva tulkintakäytäntö, joten valtuudet eivät ole ristiriidassa perustuslain 80 §:n kanssa. Valtioneuvostolle ja ministeriöille ehdotetuissa valtuussäännöksissä on kyse sellaisista asioista, joista perustuslain mukaan ei tarvitse säätää lailla. Pääasiassa näissä valtuussäännöksissä on myös kyse lakia tarkempien säännösten antamisesta.

Muiden viranomaisten oikeussääntöjen antaminen on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista. Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetuissa määräystenantovaltuuksissa on kyse teknisluonteisista asioista. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvoihin liittyvä toimiala huomioon ottaen on olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Julkiset hallintotehtävät

Edellä 4.2 kohdassa kerrotun vuoksi on tarkoituksenmukaista antaa laeissa ehdotetut, perustuslain 124 §:ssä tarkoitetut julkiset hallintotehtävät yksityisten hoidettaviksi. Tehtävissä ei ole kyse merkittävästä julkisen vallan käytöstä. Lakeihin ehdotettujen säännösten ja muutoin sovellettavien yleislakien vuoksi oikeusturva ja hyvän hallinnon periaatteet toteutuvat tehtäviä suoritettaessa.

Verosta säätäminen

Katsastustoiminnan valvontamaksua on edellä kerrotun vuoksi pidettävä perustuslain 81 §:n 1 momentissa tarkoitettuna verona. Ehdotettu laki sisältää säännökset verovelvollisuudesta ja veron suuruudesta sekä verovelvollisen oikeusturvasta, joten lakiehdotus katsastustoiminnan valvontamaksusta täyttää mainitussa 1 momentissa verolain säätämiseksi asetetut vaatimukset.

Edellä kerrotun perusteella lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**ajoneuvojen katsastusluvista**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan ajoneuvojen katsastuslupiin ja katsastustoiminnan harjoittamiseen.

Ajoneuvon tyyppihyväksynnän ja yksittäishyväksynnän myöntäjistä säädetään erikseen.

2 §

Lain soveltaminen puolustusvoimissa

Puolustusministeriön asetuksella säädetään, mitkä sotilasajoneuvot katsastetaan tässä laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa ja mitkä sotilasajoneuvot puolustusvoimat katsastaa itse, sekä puolustusvoimien suorittaman katsastuksen ja katsastuspaikan muista vaatimuksista.

Puolustusvoimissa katsastuksia suorittavan ajoneuvotarkastajan peruskoulutusvaatimuksiin ja luotettavuuteen sovelletaan tämän lain säännöksiä. Puolustusministeriön asetuksella säädetään puolustusvoimien ajoneuvotarkastajalta edellytettävästä puolustusvoimien antamasta jatkokoulutuksesta sekä puolustus-

voimissa myönnettävien tarkastajaoikeuksien luokituksesta ja voimassaolosta.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *katsastuksella* ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettuja ajoneuvon katsastuksia;

2) *katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä* sitä, joka osaltaan varmistaa katsastusten suorittamisen asianmukaisuuden katsastustoimipaikalla;

3) *katsastajalla* henkilöä, jolla on oikeus suorittaa katsastuksia;

4) *kevyellä ajoneuvolla* M₁-luokan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, sekä N₁-, L-, O₁- ja O₂-luokan ajoneuvoa ja maastoajoneuvoa;

5) *raskaalla ajoneuvolla* M₁-luokan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, sekä N₂-, N₃-, M₂-, M₃-, O₃-, O₄-, T- ja C-luokan ajoneuvoa, liikennetraktoria ja moottorityökonetta;

6) *katsastuspalvelurekisterillä* Liikenteen turvallisuusviraston automaattisen tietojenkäsittelyn avulla pitämää julkista rekisteriä katsastusluvan haltijoista ja niiden katsastuspalveluihin liittyvistä asioista.

Edellä 1 momentin 4 ja 5 kohdassa tarkoitetuista ajoneuvoluokista säädetään ajoneuvolaissa.

2 luku

Katsastuslupa

4 §

Lupavaatimus

Jollei 5 §:stä muuta johdu, katsastustoimintaa saa harjoittaa vain se, jolle on myönnetty tässä laissa tarkoitettu katsastuslupa.

5 §

Ilman katsastuslupaa suoritettavat katsastuksen osat

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että katsastustehtävien vähäisiä osia, kuten pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, vetokytkimien ja nopeudenrajoittimien tarkastuksia voi suorittaa myös muu kuin se, jolle katsastuslupa on myönnetty (*tarkastuspaikka*). Tarkastuspaikalla on oltava käytävissään tarvittavat toimitilat, riittävä tarkastuslaitteisto sekä kyseiseen tehtävään pätevä ja asiantunteva henkilöstö.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tarkastuspaikkoja ja voi antaa niille huomautuksen tai kirjallisen varoituksen, jos:

- 1) tarkastuspaikalla ei ole käytettävissä tarvittavia toimitiloja;
- 2) tarkastuspaikalla ei ole käytettävissä riittävää tarkastuslaitteistoa;
- 3) tarkastuslaitteiden huolto tai mittatarkkuuden tarkastus on laiminlyöty; taikka
- 4) tarkastuksia ei ole suoritettu asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää, ettei tarkastuspaikan tarkastuksia hyväksytä, jos kirjallisesta varoituksesta huolimatta 2 momentissa tarkoitettuja puutteita tai laiminlyöntejä edelleen esiintyy.

Tarkastuspaikoille asetettavista vaatimuksista ja toiminnan valvonnasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös tehtävien suorittamisesta annettavista todistuksista ja niiden kelpoisuudesta. Virkavastuusta säädetään 53 §:ssä.

6 §

Katsastuslupa

Katsastuslupa myönnetään hakemuksesta katsastusten suorittamiseen katsastuslajeittain yhteen tai useamaan lupalajiin seuraavasti:

- 1) kevyiden ajoneuvojen määräaikaisten ja valvontakatsastuksiin;
- 2) raskaiden ajoneuvojen määräaikaisten ja valvontakatsastuksiin;
- 3) kevyiden ajoneuvojen määräaikaisten, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin;
- 4) raskaiden ajoneuvojen määräaikaisten, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin.

7 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Määräaikaisten ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa;
- 2) hakija ei ole konkurssissa ja jos hakija on luonnollinen henkilö, hän on täysi-ikäinen eikä hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu;
- 3) hakija on luotettava;
- 4) hakijan toiminta on järjestetty siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;
- 5) hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun ja hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman vastaavan standardin mukaan sertifioitu laadunhallintajärjestelmä; laadunhallintajärjestelmässä on otettava huomioon katsastustoiminnalle säädetyt vaatimukset;
- 6) hakijalla on täysi-ikäinen, luotettava ja ammattitaitoinen katsastustoiminnasta vastaava henkilö, joka ei ole konkurssissa ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole rajoitettu;
- 7) hakijan katsastajat ovat luotettavia ja ammattitaitoisia;
- 8) hakijalla on riittävät toimitilat, joissa katsastukset suoritetaan;
- 9) hakijalla on katsastuslaitteet ja varusteet, joilla katsastukset voidaan suorittaa asian-

mukaisesti sen mukaan kuin 12 §:n 2 momentissa säädetään;

10) hakijalla on asianmukaiset yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin;

11) hakija pystyy huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta;

12) hakijalla on vastuuvakuutus, jonka vakuutusmäärän arvioidaan katsastustoiminnan laatu ja laajuus huomioon ottaen riittävän katsastustoiminnasta ajoneuvoille mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen korvaamiseen ja joka muilta ehdoiltaan vastaa alalla tavanomaista vakuutuskäytäntöä.

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan myöntämisen edellytyksenä on, mitä 1 momentin 1—3 ja 5—12 kohdassa säädetään. Lisäksi edellytetään, että luvan hakija on riippumaton.

Erityisestä syystä henkilö hyväksytään katsastustoiminnasta vastaavaksi henkilöksi useammalle kuin yhdelle katsastustoimipaikalle, jos hän pystyy tosiasiallisesti vastaamaan tehtävistään. Erityisenä syynä voidaan pitää ainakin katsastustoimipaikan vähäistä aukioloaikaa ja seudun katsastusvelvollisuuden alaisen ajoneuvokannan vähäisyyttä.

Katsastuslupaa ei myönnetä, jos hakemuksesta tai olosuhteista muuten käy ilmi, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty katsastuslupan edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi.

8 §

Lupa raskaiden ajoneuvojen katsastukseen poikkeuksellisin edellytyksin

Jos seudun raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen tarjonta on puutteellista, Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää katsastuslupan raskaiden ajoneuvojen määräaikaista ja valvontakatsastuksiin hakijalle, jonka toimipaikan tilat tai laitteet eivät vähäisiltä osin täytä tässä laissa taikka sen nojalla säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia.

Katsastuspalvelujen tarjonnan puutteellisuutta arvioitaessa on otettava huomioon ainakin suunnitellun katsastustoimipaikan etäisyys 6 §:n mukaisesta kaikki vaatimukset täyttävästä raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikasta sekä seudun tyypilliset asoi-

timatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava tässä pykälässä tarkoitettu katsastuslupa, jos seudulle myönnetään katsastuslupa 6 §:n mukaiselle kaikki vaatimukset täyttävälle raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikalle, jollei katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita saateta vastaamaan kaikkia vaatimuksia. Peruutetun luvan mukainen toiminta on lopetettava viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun 6 §:n mukainen raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikka on aloittanut seudulla toimintansa.

9 §

Hakijan luotettavuuden arviointi

Katsastuslupan hakijaa pidetään luotettavana, jos hakija taikka yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen taikka toimitusjohtaja, yhtiömies tai muussa määräävässä asemassa oleva ei ole liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viiden viimeisen vuoden aikana. Edellä tarkoitettua hakijaa tai henkilöä ei kuitenkaan pidetä luotettavana, jos hänet on tuomittu:

1) kymmenen viimeisen vuoden aikana vähintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen;

2) viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä, verotusta, kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta taikka yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen muusta rikoksesta, jonka katsotaan osoittavan henkilön tai yhtiön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa; taikka

3) kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen tai toistuvasti sakkorangaistukseen rikoksista, joiden katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua hakijaa tai henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

1) rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajan, jos näillä voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtävänsä;

2) enintään viiden vuoden ajan aiemman toiminnan perusteella, jos hakija tai henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettuun syystä katsastusluvan peruuttamisen 43 §:n 2 ja 3 momentin nojalla; taikka

3) jos viimeisen viiden vuoden aikana hakijan tai henkilön toiminnan vuoksi on annettu toistuvasti katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia taikka henkilöä on 44 §:n nojalla kielletty suorittamasta katsastuksia.

10 §

Hakijan luotettavuudesta päättäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää erikseen asianomaisen henkilön tai katsastusluvan hakijan pyynnöstä taikka muutoin tarvittaessa, katsotaanko 9 §:ssä tarkoitettu hakija tai henkilö luotettavaksi.

11 §

Hakijan riippumattomuuden arviointi

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijaa pidetään riippumattomana, jos hakija taikka yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen taikka, toimitusjohtaja, yhtiömies tai muussa määräävässä asemassa oleva ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteissa siihen, joka harjoittaa:

1) ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa;

2) vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa; taikka

3) luvanvaraista liikennettä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua katsastusluvan hakija ei saa myöskään olla riippuvuussuhteissa 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna riippuvuussuhteena ei pidetä:

1) katsastusluvanvaraiseen toimintaan tarvittavien tilojen ja laitteiden vuokrausta mainitussa momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalta tai harjoittavalle; eikä

2) toimimista ajoneuvolaissa tarkoitettuna hyväksyttynä asiantuntijana tai tutkimuslaitoksena.

12 §

Katsastustoimipaikan toimitilat ja katsastuslaitteet

Riittävinä toimitiloina pidetään tiloja, joissa katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja säästä riippumatta. Katsastustoimipaikan tilojen on sijaittava toistensa läheisyydessä.

Katsastukset voidaan 7 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitettulla tavalla suorittaa asianmukaisesti, jos katsastustoimipaikalla on katsastusluvassa tarkoitettuja katsastuksia varten laitteet ja varusteet, jotka soveltuvat kaikkien katsastettavien ajoneuvojen tarkastuksiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuslaitteista ja -varusteista, katsastustoimipaikan tiloista sekä katsastustoimipaikan erillään oleville toimitiloille sallituista enimmäisetäisyyksistä. Etäisyyttä koskevia määräyksiä annettaessa on otettava huomioon asiakaspalvelunäkökohdat ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön mahdollisuus vastata katsastustoimipaikan toiminnasta.

13 §

Katsastusluvan hakeminen

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

1) yhtiömuodossa toimivalta hakijalta kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista;

2) tieto siitä, millaista 6 §:ssä tarkoitettua lupaa haetaan;

3) tieto paikasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan;

4) selvitys siitä, miten hakija varmistaa toimintansa riittävän korkean laadun, ja selvitys laadunhallintajärjestelmän sertifiointista 7 §:n 1 momentin 5 kohdassa mainitun standardin mukaisesti;

5) tieto katsastustoiminnasta vastaavasta henkilöstä;

6) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin ja miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta;

7) selvitys siitä, miten toimitilat, laitteet sekä katsastustoiminnasta vastaava henkilö, katsastajat ja 9 §:ssä tarkoitetut henkilöt täyttävät hakemuksen mukaisen toiminnan vaatimukset;

8) selvitys vastuuvakuutuksesta;

9) arvio katsastustoiminnan aloittamisajan kohdasta.

Määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittamaan oikeuttavan katsastusluvan hakijan, joka harjoittaa ajoneuvojen taikka niiden osien tai varusteiden valmistusta, maahantuontia, kauppa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa, vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa taikka luvanvaraista liikennettä on osoitettava, miten se järjestää toimintansa siten, ettei hakijan harjoittama muu toiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan on esitettävä selvitys siitä, että hakija täyttää 11 §:ssä tarkoitetut riippumattomuusvaatimukset.

Jos katsastusluvan hakijalla on voimassa-oleva katsastuslupa, hakemukseen ei tarvitse liittää niitä 1 momentissa tarkoitettuja selvityksiä, jotka on toimitettu lupaviranomaiselle edellisen hakemuksen yhteydessä tai valvontaa varten ja jos asiakirjoissa olevat tiedot pitävät edelleen paikkansa.

14 §

Katsastusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusviraston tulee myöntää katsastuslupa hakijalle, joka täyttää 7—12 §:ssä säädetyt edellytykset ja esittää 13 §:ssä tarkoitetut selvitykset.

Katsastuslupa myönnetään sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on tarkastanut katsastustoimipaikalla, että katsastustoimipaikan toimitilat ja laitteet sekä muut katsastusluvan myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Katsastuslupa myönnetään katsastustoimipaikkakohtaisena.

3 luku

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön sekä katsastajan luotettavuus ja ammattitaito

15 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan on oltava luotettavia.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua henkilöä ei pidetä luotettavana, jos hänet on tuomittu:

1) kymmenen viimeisen vuoden aikana vähintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen;

2) viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta koskevien säännösten rikkomisesta taikka yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen muusta rikoksesta, jonka katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa;

3) kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen rikoksesta, jonka katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton suorittamaan katsastustehtäviä;

4) kolmen viimeisen vuoden aikana toistuvasti sakkorangaistuksiin muista liikenneriikoksista kuin liikenneriikkomuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

1) rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajan, jos näillä voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä;

2) jos hänet on tuomittu tai määrätty ajokieltoon, eikä ajokielto ole päättynyt;

3) enintään viiden vuoden ajan, jos hän on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettua syytä katsastusluvan peruuttamisen 43 §:n 3 momentin nojalla; taikka

4) jos viiden viimeisen vuoden aikana hänen toimintansa vuoksi on 44 §:n nojalla annettu toistuvasti katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia taikka häntä on 44 §:n nojalla kielletty suorittamasta katsastuksia.

16 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta päättäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää erikseen asianomaisen henkilön pyynnöstä tai muutoin tarvittaessa, katsotaanko katsastaja ja katsastustoiminnasta vastaava henkilö luotettavaksi. Sakkorangaistukseen tuomittu tai määrätty katsotaan sopimattomaksi enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan virkavastuusta säädetään 53 §:ssä.

17 §

Katsastajan ammattitaitovaatimukset

Katsastajalta edellytetään peruskoulutusta ja jatkokoulutusta. Jatkokoulutus koostuu määräaikaikatsastuskoulutuksesta ja siihen liittyvästä harjoittelusta, erikoiskoulutuksesta sekä määräajoin toistuvasta täydennyskoulutuksesta.

Katsastajalta edellytetään lisäksi alalle soveltuvaa ajoneuvojen korjaamokokemusta tai vastaavaa kokemusta sekä jatkokoulutukseen liittyvää käytännön kokemusta katsastustehtävistä.

Peruskoulutuksesta säädetään 18 §:ssä ja jatkokoulutuksesta 19 §:ssä.

18 §

Katsastajan peruskoulutus

Määräaikaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään peruskoulutuksena vähintään:

1) ammattikorkeakoulussa suoritettua tekniikan ja liikenteen alan insinööri (AMK) -tutkintoa, joka on suoritettu autotekniikan koulutusohjelmassa tai muussa soveltuvassa koulutusohjelmassa;

2) katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitettua erikoisammattitutkintoa; tai

3) katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettua ammattitutkintoa.

Muita kuin määräaikaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään

peruskoulutuksena vähintään 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua koulutusta.

Teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan teknikkotason tutkinnon katsotaan täyttävän 1 ja 2 momentissa säädetyn peruskoulutusvaatimuksen.

Opetus- ja kulttuuriministeriötä ja Opetushallitusta kuultuaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, mitkä:

1) koulutusohjelmat katsotaan 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuiksi muiksi soveltuviksi koulutusohjelmiksi;

2) erikoisammattitutkinnot katsotaan 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuiksi soveltuviksi erikoisammattitutkinnoiksi;

3) ammattitutkinnot katsotaan 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuiksi soveltuviksi ammattitutkinnoiksi;

4) teknikkotason tutkinnot katsotaan 3 momentissa tarkoitettulla tavalla vastaaviksi teknikkotason tutkinnoiksi.

19 §

Katsastajan jatkokoulutus

Katsastajalta edellytetään jatkokoulutuksena henkilön katsastustehtäviä vastaavaa määräaikaikatsastuskoulutusta kevyiden ajoneuvojen ja raskaiden ajoneuvojen määräaikaikais- ja valvontakatsastuksiin sekä ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitettua täydennyskoulutusta. Raskaiden ajoneuvojen jarrujen laajoja tarkastuksia sekä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään jatkokoulutuksena myös katsastustehtäviä vastaavaa erikoiskoulutusta.

Pääsyvaatimuksena 1 momentissa tarkoitettua määräaikaikatsastuskoulutuksen kevyiden ajoneuvojen koulutusjaksolle on ajoneuvoalan korjaamokokemus tai vastaava kokemus. Ammattikorkeakoulun autoinsinööriopintojen lisäksi tätä kokemusta edellytetään kuusi kuukautta, muiden soveltuvien ammattikorkeakoulun insinööriopintojen lisäksi kaksitoista kuukautta sekä erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon lisäksi kolme vuotta.

Pääsyvaatimuksena 1 momentissa tarkoitettuun raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutukseen on kuuden kuukauden kokemus kevyiden ajoneuvojen määräaikaikais-

ja valvontakatsastuksista, raskaiden ajoneuvojen jarrujen laajan tarkastuksen erikoiskoulutukseen raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutus sekä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten erikoiskoulutukseen kuuden kuukauden käytännön kokemus katsastustehtäviä vastaavien ajoneuvojen määräaikaikais- ja valvontakatsastuksista.

Tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksesta annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Lisäksi liikenne- viestintäministeriön asetuksella säädetään jatkokoulutukseen liittyvistä kokeista ja niistä annettavasta todistuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kuitenkin tarvittaessa määräykset jatkokoulutukseen liittyvien kokeiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista.

20 §

Poikkeus peruskoulutusvaatimuksesta

Henkilö täyttää 18 §:ssä tarkoitetun katsastajan peruskoulutusvaatimuksen, jos hän on suorittanut ammattikorkeakoulun tekniikan ja liikenteen alan autoinsinööri (AMK) -tutkinnon koulutusohjelman autotekniikan perusopinnot tai muun soveltuvan insinööri (AMK) -tutkinnon koulutusohjelman ammatitiaineiden perusopinnot. Poikkeus on voimassa 2 vuotta kevyiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvän loppukokeen suorittamisesta.

21 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset

Katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytetään katsastustoimipaikan katsastusoikeuksien mukaista:

- 1) 17—19 §:ssä tarkoitettua koulutusta; ja
- 2) riittävää käytännön kokemusta katsastustehtävistä.

Katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytettävästä käytännön kokemuksesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

4 luku

Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset

22 §

Katsastusluvan mukaisen toiminnan aloittaminen

Katsastusluvan mukainen katsastustoiminta on aloitettava kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksesta erityisestä syystä pidentää määräaika.

23 §

Tasapuolisuus katsastustoiminnassa

Katsastusluvan haltijalla on velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa jokaisen sitä haluavan asiakkaan ajoneuvon katsastus säännösten ja katsastuslupansa mukaisesti. Katsastukset on suoritettava ajoneuvon merkistä, tyypistä, käyttöönottoajankohdasta ja muista vastaavista seikoista riippumatta.

Katsastusluvan haltijan ja katsastustoimipaikan on järjestettävä toimintansa siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon kuntoon sekä muuhun säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa katsastuksen lopputulokseen.

Jos katsastusluvan haltija markkinoi tai tarjoaa katsastuksia yhdistettyinä ajoneuvon kohdistuvaan muuhun toimenpiteeseen, kuten huoltoon tai korjaukseen, katsastustoimipaikalla on oltava saatavissa katsastus erillisenä ja erikseen hinnoiteltuna toimenpiteenä. Katsastus ja katsastusluvan haltijan ajoneuvolle mahdollisesti suorittama muu toimenpide, kuten huolto tai korjaus, on erotettava ajallisesti ja muutoinkin selvästi toisistaan.

Katsastusluvan haltijan kielellisestä palveluvelvollisuudesta säädetään kielilaissa (423/2003).

24 §

Poikkeus hallintolain esteellisyysvaatimuksesta katsastuksessa

Hallintolain (434/2003) esteellisyysäännöksistä poiketen katsastaja saa suorittaa ajoneuvon määräaikaikais- ja valvontakatsas-

tuksen, vaikka hänen työnantajallaan on ollut tai on työsuhde tai toimeksiantosuhde, joka on koskenut tai koskee samaa ajoneuvoa.

25 §

Katsastuksen suorittaminen katsastustoimipaikan ulkopuolella

Katsastusluvan haltija saa katsastaa katsastustoimipaikan toimitilojen ulkopuolella olevissa tiloissa ajoneuvot, joita ei tieliikenteessä yleisesti sallituista arvoista poikkeavien mittojen, massojen tai muiden ominaisuuksien vuoksi ole mahdollista katsastaa katsastustoimipaikan toimitiloissa taikka joiden katsastus on muutoin epätarkoituksenmukaista katsastustoimipaikan varsinaisissa tiloissa. Katsastustoimipaikan ulkopuolella olevien toimitilojen sekä katsastuksessa käytettävien laitteiden ja varusteiden on suoritettavien katsastusten edellyttämässä laajuudessa vastattava tässä laissa ja sen nojalla varsinaisen katsastustoimipaikan toimitiloille, laitteille ja varusteille säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa poikkeustapauksessa katsastusluvan haltijalle luvan katsastaa toistaiseksi muitakin kuin 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja katsastustoimipaikan ulkopuolella sijaitsevista, hyväksymissään tiloissa. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että ajoneuvoja on niiden suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn vuoksi epätarkoituksenmukaista siirtää katsastustoimipaikalle katsastettaviksi. Lisäksi luvan myöntämisen edellytyksenä on, että katsastustoimipaikan ulkopuolella olevat tilat ja katsastuksessa käytettävät laitteet ja varusteet vastaavat suoritettavien katsastusten edellyttämässä laajuudessa tässä laissa ja sen nojalla varsinaisen katsastustoimipaikan tiloille, laitteille ja varusteille säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin katsastuksiin käytettävistä tiloista, laitteista ja varusteista sekä siitä, millaisia ajoneuvoja voidaan 1 ja 2 momentin mukaan katsastaa katsastustoimipaikan ulkopuolella.

26 §

Palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittaminen katsastuspalvelurekisteriin

Katsastusluvan haltijan on talletettava suoraan käytettävästi katsastuspalvelurekisteriin:

1) katsastustoimipaikan nimi, sijainti ja yhteystiedot;

2) katsastuslajeittain palveluajat, jolloin katsastustoimipaikalla on yleisesti saatavissa katsastuspalveluita;

3) tiedot tarjottavista katsastuspalveluista ja niistä yleisesti perittävistä maksuista ajoneuvoluokittain ja katsastuslajeittain.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on erityisesti syystä oikeus muuttaa katsastuspalvelurekisteriin ilmoitettuja tietoja, jos se havaitsee niissä virheitä tai puutteita. Ennen kuin virasto muuttaa katsastuspalvelurekisteriin talletettuja tietoja, katsastusluvan haltijalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuspalvelurekisteriin ilmoitettavista tiedoista ja siitä, miten ilmoitus rekisteriin tehdään.

27 §

Katsastusasiakirjojen säilyttäminen

Liikenteen turvallisuusvirastossa säilytetään rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat. Katsastustoimipaikan on lähetettävä nämä todistukset ja muut asiakirjat säilytettäväksi Liikenteen turvallisuusvirastoon mahdollisimman pian sen jälkeen, kun katsastus on suoritettu loppuun. Liikenteen turvallisuusvirasto saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa näitä todistuksia ja asiakirjoja sekä muita katsastustoiminnassa tarvittavia asiakirjoja teknisellä käyttöyhteydellä katsastustoimipaikoille katsastustoimintaa varten.

Muut kuin 1 momentissa tarkoitettut katsastusta koskevat asiakirjat säilytetään katsastustoimipaikalla. Määräaikauskatsastusta koskevat asiakirjat ja tarkastustodistukset säilytetään vähintään kaksi vuotta ja muut asiakirjat vähintään 15 vuotta.

28 §

Katsastustoiminnan päättäminen

Katsastustoimipaikan toiminnan keskeytyessä tai päättyessä katsastuslupan haltijan on toimitettava katsastuksen suorittamiseen välittömästi liittyvät asiakirjat ja lomakkeet Liikenteen turvallisuusvirastolle sen pyynnöstä. Näihin asiakirjoihin sovelletaan muutoin, mitä 27 §:ssä säädetään.

5 luku

Jatkokoulutuslupa

29 §

Jatkokoulutuksen antaja

Katsastustoiminnasta vastaavien henkilöiden ja katsastajien jatkokoulutusta antavalla on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa jatkokoulutuksen antamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan myös yksittäisen täydennyskoulutustilaisuuden järjestämiseen. Tällaisen tilaisuuden järjestäjään sovelletaan, mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään koulutuslupan hakijasta ja koulutuslupan myöntämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa erikois- ja täydennyskoulutusta.

30 §

Jatkokoulutuslupan myöntämisen edellytykset

Koulutuslupa myönnetään hakijalle, jos:

1) hakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa;

2) hakija ei ole konkurssissa ja jos hakija on luonnollinen henkilö, hän on täysi-ikäinen eikä hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu;

3) hakijalla on täysi-ikäinen ja asiantunteva koulutustoiminnasta vastaava henkilö, joka ei ole konkurssissa ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole rajoitettu;

4) hakijalla on käytettävissään riittävä ja katsastustoimintaan perehtynyt ammattitaitoinen opetushenkilöstö;

5) hakijalla on käytettävissään riittävät ja tarkoitukseen soveltuvat toimitilat;

6) hakijalla on käytettävissään tarvittavat opetusmateriaali ja -välineet;

7) hakijalla on yksityiskohtainen koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat, aikataulut ja suunnitellut opetusmenetelmät.

31 §

Jatkokoulutuslupan hakeminen

Koulutuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

1) selvitys siitä, missä laajuudessa koulutusoikeutta haetaan;

2) tieto koulutustoiminnasta vastaavasta henkilöstä sekä hänen katsastustoimintaan liittyvästä koulutuksesta ja kokemuksestaan;

3) selvitys pääasiallisen opetushenkilöstön ammattitaidosta;

4) selvitys opetusmateriaalista;

5) yksityiskohtainen koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat ja niiden aikataulu sekä opetusmenetelmät;

6) tiedot paikoista, joissa koulutusta pääasiassa annetaan, sekä selvitys vaadittavan käytännön harjoittelun mahdollisuuksista ja kirjallisten kokeiden käytännön järjestelyistä;

7) arvio siitä, milloin koulutustoiminta on tarkoitus käynnistää.

Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä luvanhakijan on esitettävä virastolle koulutuksessa käytettävä opetusmateriaali kokonaisuudessaan.

Jos jatkokoulutuslupan hakijalla on voimassaoleva jatkokoulutuslupa, hakemukseen ei tarvitse liittää niitä 1 momentissa tarkoitettuja selvityksiä, jotka on toimitettu lupaviranomaiselle edellisen hakemuksen yhteydessä tai valvontaa varten ja jos asiakirjoissa olevat tiedot pitävät edelleen paikkansa.

32 §

Jatkokoulutuslupan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää jatkokoulutuslupan hakijalle, joka täyttää 30 §:ssä säädetyt edellytykset ja esittää 31 §:ssä tarkoitettut selvitykset.

33 §

Jatkokoulutukseen liittyvät kokeet ja niitä koskevien asiakirjojen säilyttäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvät loppukokeet ja koulutuksen antaja muut jatkokoulutukseen liittyvät kokeet.

Jatkokoulutukseen liittyvien kokeiden järjestäjä säilyttää koeasiakirjat viisi vuotta ja tiedot kokeiden tuloksista kymmenen vuotta.

34 §

Tasapuolisuus jatkokoulutuksen antamisessa

Koulutusluvan haltija on velvollinen tarjoamaan järjestämäänsä jatkokoulutusta tasapuolisesti kaikille peruskoulutusvaatimuksen täyttävälle henkilölle.

Koulutusluvan haltijan kielellisestä palveluvollisuudesta säädetään kielilaissa.

35 §

Hyvä hallinto jatkokoulutuksen antamisessa

Jatkokoulutusluvan haltijan ja tämän palveluksessa olevan on tässä laissa tarkoitettuja koulutukseen liittyviä tehtäviä hoitaessaan noudatettava hallintolakia. Jatkokoulutusluvan haltijan palveluksessa olevaan ei kuitenkaan koulutustoiminnassa sovelleta hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa.

Jatkokoulutusluvan haltijan on tässä laissa tarkoitettuja koulutukseen liittyviä tehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

Jatkokoulutusluvan haltijan ja tämän palveluksessa olevan virkavastuusta säädetään 53 §:ssä.

6 luku

Valvonta

Toiminnan asianmukaisuuden valvonta

36 §

Katsastustoiminnan seuranta

Liikenteen turvallisuusvirasto seuraa katsastuspalvelujen alueellista tarjontaa, katsastuksesta perittävien maksujen kehitystä ja katsastustoiminnan harjoittamista muutoinkin Suomessa. Virasto antaa vuosittain liikenne- ja viestintäministeriölle selvityksen seurannan tuloksista.

37 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa vähintään viiden vuoden välein, että katsastusluvan ja koulutusluvan haltija edelleen täyttävät luvan myöntämisen edellytykset.

38 §

Tietojen antaminen valvontaviranomaiselle

Katsastusluvan haltijan on annettava pyynnöstä salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontaa varten sekä luvanhaltijalle asetettujen edellytysten ja katsastustehtävien hoitamisen laadun selvittämiseksi tarvittavat tiedot mukaan lukien tarvittavat tiedot luvanhaltijan kirjanpidosta, varainhallinnasta, hallinnosta, tilojen ja laitteiden vuokrauksesta sekä katsastuksia suorittavista henkilöistä ja harjoitetusta katsastustoiminnasta. Lisäksi katsastusluvan haltijan on salassapitosäännösten estämättä annettava pyynnöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoiminnan valvontaa, seurantaa ja tutkimustoimintaa varten tiedot katsastustoiminnassa edellisen ja kuluvan vuoden aikana katsastuksista perityistä keskimääräisistä maksuista katsastuslajeittain ja ajoneuvoluokittain.

Koulutusluvan haltijan on pyynnöstä annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvontaa varten sekä koulutusoikeuden haltijan edellytysten ja koulutuksen laadun selvittämiseksi tarvittavat tiedot mukaan lukien tiedot koulutusta antavista henkilöistä ja annetusta koulutuksesta.

Katsastusluvan ja koulutusluvan haltijoiden on viipymättä ilmoitettava toiminnasta vastaavien henkilöiden vaihdoksista sekä muista toimintaa koskevista merkittävistä muutoksista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Katsastusluvan haltijan on lisäksi ilmoitettava virastolle omistussuhteissaan tapahtuneista muutoksista.

39 §

Katsastustoimipaikan ja koulutuspaikan tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tehdä tässä laissa tarkoitettujen valvontatehtävien hoitamiseksi tarvittavia tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan katsastusluvassa tai koulutusluvassa tarkoitettua toimintaa. Luvanhaltija on velvollinen järjestämään olosuhteet sellaisiksi, että tarkastus voidaan tehdä. Tarkastuksia ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

40 §

Sopimuskumppanin suorittamat toimipaikan tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä 39 §:ssä tarkoitetun tarkastuksen suorittamisesta sopimuksen yksityisen palvelun tuottajan kanssa. Palvelun tuottajan kanssa on sovittava yksityiskohtaisesti tarkastettavat katsastustoimipaikat ja koulutusluvan haltijoiden toimitilat sekä niissä tarkastettavat kohteet.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun sopimuskumppanin ja tämän palveluksessa olevan muun tarkastuksen suorittajan tulee olla ammattitaitoisia suorittamaan kyseessä olevia tarkastuksia. Tarkastusta suorittavalla on oltava Liikenteen turvallisuusviraston antama todistus hänen oikeudestaan suorittaa tarkastuksia. Todistus on pyydettyäessä esitettävä asianomaisen katsastusluvan haltijan tai koulutusluvan haltijan edustalle. Tarkastusta suorittavan virkavastuusta säädetään 53 §:ssä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tarkastukset suoritetaan säännösten ja palvelun hankintaa koskevan sopimuksen mukaisesti ja vastaa sopimuskumppanien suorittamista tarkastuksista. Edellä 1 momentissa

tarkoitettu sopimuskumppani on velvollinen antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle raportin jokaisesta suoritetusta tarkastuksesta ja tarkastuksessa havaituista puutteista siten kuin siitä tarkastusten suorittamista koskevassa sopimuksessa sovitaan. Raportti on annettava tiedoksi myös tarkastuksen kohteena olleelle katsastustoimipaikalle ja koulutusluvan haltijalle.

41 §

Katsastetun ajoneuvon tarkastus

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa heti katsastuksen jälkeen suorittaa ajoneuvolle katsastusta vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi Liikenteen turvallisuusviraston virkamies saa pysäyttää ajoneuvon sen poistuessa katsastustoimipaikalta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu tarkastus saadaan suorittaa korvauksetta 1 momentissa tarkoitetun katsastustoimipaikan tiloissa ja laitteita käyttäen. Tarkastukseen sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa ja sen nojalla säädetään kyseistä katsastuslajista.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa osallistua ajoneuvolaissa tarkoitettuun tekniseen tienvarsitarkastukseen, kun osallistumisen tarkoituksena on lain 70 §:ssä säädetyn tarkastuksen lisäksi valvoa katsastustoimipaikkojen katsastustehtäviä. Liikenteen turvallisuusviraston virkamies toimii tarkastuksessa ajoneuvon teknisenä asiantuntijana katsastuksen suorittamiseen oikeutetun henkilön asemesta. Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehellä on tarkastuksessa sama toimivalta kuin ajoneuvolain 71 §:n mukaan katsastuksen suorittamiseen oikeutetulla henkilöllä.

Edellä 1—3 momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehellä on oltava viraston antama todistus oikeudesta suorittaa tarkastus. Todistus on pyydettyäessä esitettävä tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle.

42 §

Ajoneuvon määrääminen valvontakatsastukseen

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen johonkin ajoneuvon lähellä sijaitsevaan katsastustoimipaikkaan, jos se 41 §:ssä tarkoitetussa tarkastuksessa havaitsee tai saa muutoin tiedon, että ajoneuvon kunnossa tai säännöstenmukaisuudessa on ilmeisesti sellainen vika tai puute, jonka johdosta ajoneuvo olisi pitänyt hylätä edellisessä katsastuksessa. Jos ajoneuvoa ei ole Liikenteen turvallisuusviraston määräämässä ajassa esitetty ja hyväksytty valvontakatsastuksessa, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä.

Valvonnassa käytettävät seuraamukset

43 §

Katsastusluvan peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on peruuttettava katsastuslupa, jos:

- 1) katsastustoimipaikan toiminta on lopetettu kokonaan; tai
- 2) katsastusluvanhaltija on asetettu konkurssiin.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruuttettava katsastuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos:

- 1) katsastustoimipaikalla ei harjoiteta säännöllistä katsastustoimintaa tai toimintaa ei harjoiteta katsastuspalvelurekisteriin tehdyn ilmoituksen mukaisesti;
- 2) katsastusluvan haltija ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä; tai
- 3) katsastustoimipaikalla katsastuksia suorittava henkilöstö ei täytä säädettyjä ammattitaito- tai luotettavuusvaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa katsastusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos:

- 1) katsastuksessa on hyväksytty liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia;
- 2) katsastuksessa on hylätty ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;
- 3) katsastuksessa on tarpeettomasti edellytetty korjattavaksi ajoneuvojen vikoja tai puutteita;
- 4) katsastuksissa havaittujen vikojen tai puutteiden määrä taikka katsastuksessa en-

simmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen suhteellinen osuus perusteettomasti poikkeaa merkittävästi toimipaikalla katsastajakohtaisesti tai yleisestä valtakunnallisesta tasosta taikka toimipaikalle katsastukseen esitettyjen ajoneuvojen tosiasiallisesta kunnosta;

5) katsastuksessa on laiminlyöty ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jätetty suorittamatta tehtävä, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä; taikka

6) toiminnassa on rikottu 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuitenkin annettava katsastusluvan haltijalle katsastusluvan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta. Jos katsastusluvan peruuttamisen taikka varoituksen tai huomautuksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, Liikenteen turvallisuusviraston on ennen luvan peruuttamista taikka varoituksen tai huomautuksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus kohtuullisessa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

44 §

Toimenpiteet katsastajan katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia, jos hän on katsastuksessa:

- 1) hyväksynyt liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia;
- 2) hylännyt ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;
- 3) tarpeettomasti edellyttänyt korjattavaksi ajoneuvon vikoja tai puutteita;
- 4) laiminlyönyt ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jättänyt suorittamatta tehtävän, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä; taikka

5) rikkonut 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuitenkin annettava katsastajalle katsastusten suorittamiskiellon sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos kiello olisi kohtuutonta ja ilmenneet rikkomukset tai laiminlyönnit ovat vähäisiä.

45 §

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän tietoja ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kiello sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheutonta viivytystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen väliaikaista kieltoa sekä ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän tietojen käytön ja tietojen tallettamisen estämistä koskevia päätöksiä on noudatettava päätöksestä tehdystä valituksesta huolimatta.

46 §

Katsastustoimipaikan toimitilan tai laitteen käyttökiello

Jos tarkastuksessa tai muuten havaitaan, ettei katsastustoiminnassa käytettävä toimitila tai laite täytä tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä asetettuja oleellisia vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää toimitilan tai laitteen käytön taikka rajoittaa sen käyttöä siihen

asti kunnes toimitila ja laite on saatettu säännösten ja määräysten mukaisiksi.

47 §

Koulutusluvan peruuttaminen sekä huomautus ja varoitus koulutusluvan haltijalle

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava koulutuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos koulutusluvan haltija ei enää täytä koulutusluvan myöntämisen edellytyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa koulutusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos:

1) koulutuksessa ei ole noudatettu koulutusta koskevia säännöksiä; tai

2) koulutusta ei ole hoidettu koulutusluvan mukaisesti tai muutoin asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuitenkin annettava koulutusluvan haltijalle koulutusluvan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta. Jos koulutusluvan peruuttamisen taikka varoituksen tai huomautuksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, Liikenteen turvallisuusviraston on ennen luvan peruuttamista taikka varoituksen tai huomautuksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus kohtuullisessa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

7 luku

Erinäiset säännökset

48 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja ajoneuvoliikennerekisteristä katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä, 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa ja 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle tai

9 §:ssä tarkoitetulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastustoiminnasta vastaavalle henkilölle tai katsastajalle.

49 §

Salassapitovelvollisuus

Katsastusluvan haltija tai hakija taikka näiden palveluksessa oleva ei saa ilmaista sivulliselle tietoonsa tullutta 9 ja 15 §:ssä tarkoitettun henkilön rikosta koskevaa tietoa, joka on saatu 48 §:n nojalla rikosrekisteristä tai ajoneuvoliikennerekisteristä.

50 §

Pakkokeinot

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa 28 §:ssä tarkoitettujen asiakirjojen ja lomakkeiden toimittamisvelvollisuuden, 38 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden ja 45 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen noudattamisen tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakosta säädetään muutoin uhkasakkolaisissa (1113/1990).

Sitä, joka ei noudata tämän lain nojalla määrättyä, uhkasakolla tehostettua velvollisuutta, kieltä tai rajoitusta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

51 §

Rangaistussäännös

Joka laiminlyö tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetyn ilmoituksen tekemisen taikka estää tai haittaa 39 tai 41 §:ssä tarkoitetun tarkastuksen tekemistä on tuomittava *ajoneuvojen katsastusluvista annettujen säännösten rikkomisesta* sakkoon.

52 §

Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin

Rangaistus virkavallan anastuksesta säädetään rikoslain (39/1889) 16 luvun 9 §:ssä.

Rangaistus salassapitovelvollisuuden rikkomisesta säädetään rikoslain 38 luvun 1 ja 2 §:ssä sekä 40 luvun 5 §:ssä.

53 §

Virkavastuu

Katsastustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja katsastajaan katsastukseen liittyvissä tehtävissä, katsastajien jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä sekä 5 ja 40 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittavaan henkilöön kyseisissä tehtävissä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

54 §

Oikaisu ja muutoksenhaku

Katsastusluvan haltijan katsastusasiassa ja jatkokoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Oikaisuvaatimusmenettelystä säädetään muutoin hallintolaissa.

Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen tai sen tämän lain nojalla muutoin tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään (586/1996).

55 §

Virka-apu

Poliisi on velvollinen antamaan virka-apua tässä laissa tarkoitettujen valvontatehtävien suorittamiseksi.

56 §

Tietojen saanti epäillystä rikoksesta

Rikoksen esitutkintaa, syyteharkintaa tai ajo-oikeuspäätöksiä tekevä viranomaislainen saa salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisesta epäillystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa 9 §:n 1 momentissa tarkoitetun hakijan ja henkilön luotettavuutta katsastustoiminnan harjoittamiseen taikka 15 §:ssä

tarkoitettun henkilön luotettavuutta katsastustehtävissä.

57 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston apuna toimivan neuvoa antavan koulutustoimikunnan asettamisesta, kokoonpanosta ja tehtävistä.

Tarkempia säännöksiä katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä ja katsastustoimipaikalla säilyttävistä asiakirjoista voidaan antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

8 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

58 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 3 §:n 6 kohta ja 26 § tulevat kuitenkin voimaan vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

Tällä lailla kumotaan ajoneuvojen katsastusluvista annettu laki (1099/1998), jäljempänä *kumottava laki*.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

59 §

Siirtymäsäännökset

1. Kumottavan lain nojalla annetut säännökset jäävät edelleen voimaan, kunnes niistä toisin säädetään tai määrätään.

2. Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat katsastusluvut ovat voimassa sellaisinaan luvassa määrätyn ajan. Tällaisen luvan nojalla katsastustoimintaa harjoitetaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Luvanhaltijaan on

kuitenkin talletettava 26 §:ssä tarkoitetut tiedot katsastuspalvelurekisteriin. Lisäksi luvanhaltijaan sovelletaan 37—46 §:ää.

3. Jos tämän lain voimaan tullessa voimassa olevan katsastusluvan voimassaolo päättyy aikaisemmin kuin kolmen vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta, luvanhaltija saa jatkaa kyseisen toimiluvan nojalla luvanmukaista katsastustoimintaa kolme vuotta tämän lain voimaantulosta sellaisenaan ilmoitettuaan siitä kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle ennen luvan voimassaolon päättymistä. Jos tällainen ilmoitus on tehty, luvanhaltijan on kyseisenä aikana harjoitettava katsastustoimintaa tämän lain voimaantullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Luvanhaltijan on kuitenkin talletettava 26 §:ssä tarkoitetut tiedot katsastuspalvelurekisteriin. Lisäksi luvanhaltijaan sovelletaan 37—46 §:ää.

4. Kaikkien katsastusluvan haltijoiden on talletettava 26 §:ssä tarkoitetut tiedot katsastuspalvelurekisteriin kuukauden kuluessa mainitun pykälän voimaantulosta.

5. Kumottavan lain 15 §:n nojalla tämän lain voimaan tullessa toiminnassa oleva sivutoimipiste saa jatkaa toimintaansa sellaisenaan siihen asti, kun toimintaa jatkaa 2 tai 3 momentin nojalla se katsastustoimipaikka, josta sivutoimipiste on mainitun 15 §:n mukaisesti hoidettu. Katsastusluvan haltijan oikeus sivutoimipisteeseen päättyy kuitenkin kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun 6 §:n 1 kohdassa tarkoitettu katsastustoimipaikka aloittaa seudulla toimintansa.

6. Edellä 2 ja 3 momentista poiketen tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat oikeudet ajoneuvojen katsastukseen katsastustoimipaikan ulkopuolella päättyvät vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

7. Henkilön, joka tämän lain voimaan tullessa täyttää katsastuksia suorittavalta henkilöltä edellytettävät luotettavuus- ja ammattitaitovaatimukset, katsotaan täyttävän tässä laissa ja sen nojalla katsastajalle säädetyt koulutusvaatimukset, jos hän suorittaa säädetyt täydennyskoulutuksen mukaan lukien erikoiskoulutuksen kertauskokeen säädetyin väliajoin.

8. Henkilö, joka tämän lain voimaantullessa täyttää katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytettävät luotettavuus- ja ammattitaitovaatimukset, katsotaan täyttävän

tässä laissa ja sen nojalla kyseiselle henkilölle säädettyt ammattitaitovaatimukset, jos hän osallistuu säädettyyn täydennyskoulutukseen. Jos katsastustoimipaikalla suoritetaan erikoiskoulutusta edellyttäviä katsastuksia, henkilön on suoritettava myös erikoiskoulutuksen kertauskoe säädettyin väliajoin. Kumottavan lain 29 §:n nojalla ammattitaitovaatimukset täyttävän henkilön on suoritettava puuttuva erikoiskoulutuksen kertauskoe viimeistään kolmen vuoden kuluttua tämän lain

voimaantulosta ja sen jälkeen säädettyin väliajoin.

9. Ennen 2 päivää marraskuuta 2007 tehtyjä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia koskevat todistukset ja muut asiakirjat säilytetään katsastustoimipaikalla viisitoista vuotta.

10. Tämän lain voimaantullessa voimassa olevat koulutusoikeudet jäävät sellaisinaan voimaan.

2.

Laki**ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetun yksittäishyväksynnän myöntämisestä.

Yksittäishyväksynnän myöntämisen edellytyksistä ja muusta yksittäishyväksynnän sisällöstä sekä muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa yksittäishyväksytyn ajoneuvon käyttöönotosta Suomessa säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *yksittäishyväksynnällä* ajoneuvolaissa tarkoitettua yksittäishyväksyntää; lisäksi yksittäishyväksyntään kuuluu ajoneuvon tietojen tallettaminen ajoneuvoliikennerekisteriin;
- 2) *yksittäishyväksynnän myöntäjällä* tahoja, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen;
- 3) *yksittäishyväksyjällä* henkilöä, jolla on oikeus suorittaa yksittäishyväksyntöjä.

Yksittäishyväksynnän myöntäjä voi tehdä yksittäishyväksynnän yhteydessä ajoneuvolain 50 e §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, laskelmia ja selvityksiä.

3 §

Liikenteen turvallisuusviraston vastuu yksittäishyväksynnöistä

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä Suomessa.

2 luku

Yksittäishyväksynnän myöntäjä ja yksittäishyväksynnän myöntäminen

4 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisen järjestäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää yksittäishyväksyntöjen myöntämisen hankkimalla toimintaan tarvittavat palvelut niiden tuottajilta. Myöntäminen on järjestettävä sopimuksin siten, että toiminnassa tarvittavien palvelujen laatu, yhdenmukaisuus ja saatavuus turvataan kohtuullisessa määrin eri puolilla maata.

Liikenteen turvallisuusviraston tekee sopimuksen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä niiden palvelun tuottajien kanssa, jotka täyttävät tässä laissa tai sen nojalla säädetyt vaatimukset.

5 §

Yksittäishyväksyntätoiminnasta maksettava palvelukorvaus

Liikenteen turvallisuusvirasto määrää sopimuskumppaneille maksettavan palvelukorvauksen suuruuden.

6 §

Yksittäishyväksynnän hankinnasta ilmoittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaa kotisivuillaan palveluntuottajien mahdollisuudesta tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sopimus yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä.

7 §

Ilmoittautuminen sopimuskumppaniksi

Palveluntarjoaja, joka haluaa tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen, jäljempänä *hakija*, on esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallinen selvitys seuraavasti:

- 1) yhtiömuodossa toimivan hakijan kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista;
- 2) selvitys palvelujen laajuudesta;
- 3) tieto suunnitellusta paikasta ja toimitilasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan;
- 4) arvio toiminnan aloittamisajankohdasta;
- 5) selvitys suunnitelluista palveluajoista;
- 6) selvitys laatu järjestelmästä;
- 7) tieto yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavasta henkilöstä;
- 8) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin sekä miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta;
- 9) selvitys siitä, miten palveluntarjoaja tai yhtiömuodossa toimivaan palveluntarjoajaan määräävässä asemassa oleva täyttää 9 ja 11—16 §:ssä tarkoitetut vaatimukset;
- 10) selvitys siitä, miten henkilöstö täyttää 9 ja 11—16 §:ssä tarkoitetut vaatimukset;
- 11) selvitys siitä, miten toimitilat täyttävät 10 §:ssä tarkoitetut vaatimukset.

8 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus

Sopimuksessa on sovittava:

- 1) palvelun laajuudesta;

- 2) toiminnan aloittamisesta;
- 3) paikkakunnasta ja toimitilasta, joissa yksittäishyväksyntät myönnetään;
- 4) toiminnassa edellytettävistä välineistä;
- 5) palveluajoista;
- 6) ajoneuvoliikennerekisterin käyttämisestä, yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevien tietojen tallettamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin sekä yksittäishyväksynnän myöntäjältä edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;
- 7) yksittäishyväksynnän myöntämisestä perittävien maksujen perimisessä ja tilittämisessä Liikenteen turvallisuusvirastolle noudattavasta menettelystä;
- 8) yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevien asiakirjojen toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastoon;
- 9) sopimuskaudesta, sopimuksen päättymisestä erityistilanteissa kesken sopimuskauden ja sopimussakosta;
- 10) valvonnasta ja muista keinoista, joilla Liikenteen turvallisuusvirasto voi varmistua yksittäishyväksyntöjen asianmukaisesta myöntämisestä.

9 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjää ja yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevat edellytykset

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on oltava luotettava, asiantunteva ja riippumaton.

Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on oltava vähintään standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2004 tai tätä uudemman vastaavan standardin vaatimukset täyttävä laatu järjestelmä. Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on myös oltava tehtävien laajuutta vastaava vastuuvakuutus yksittäishyväksyntätehtävissä ajoneuvolle mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen korvaamiseen.

Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on oltava:

- 1) tehtävän suorittamiseen riittävä ja ammattitaitoinen henkilökunta;
- 2) yksittäishyväksyntäpalvelun laajuus huomioon ottaen tarkoitukseen soveltuvat toimitilat; ja
- 3) asianmukaiset tietoliikenne yhteydet.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on huolehdittava asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta.

10 §

Toimitilat

Yksittäishyväksyntään käytettävien toimitilojen on oltava sellaiset, että yksittäishyväksyttävien ajoneuvojen tarkastukset voidaan suorittaa niissä asianmukaisesti sisätiloissa säästä riippumatta.

Yksittäishyväksyntä saadaan suorittaa toimitilojen ulkopuolella, jos ajoneuvoja on niiden suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn takia epätarkoituksenmukaista siirtää toimitiloihin. Jos tarkastuksia tehdään yksittäishyväksynnän myöntäjän toimitilojen ulkopuolella, tilojen tulee täyttää 1 momentissa tarkoitetut vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastuksiin käytettävistä toimitiloista ja siitä, millä edellytyksillä yksittäishyväksyntään kuuluvat tarkastukset voidaan suorittaa toimitilojen ulkopuolella.

11 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän ja yksittäishyväksyjän luotettavuuden arviointi

Yksittäishyväksynnän myöntäjän luotettavuuden arviointiin sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (/) säädetään katsastusluvan hakijan luotettavuuden arvioinnista.

Yksittäishyväksyjän luotettavuuden arviointiin sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa säädetään katsastajan luotettavuudesta.

12 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän asiantuntemus

Yksittäishyväksynnän myöntäjä katsotaan asiantuntevaksi, jos myöntäjällä on kutakin toimipaikkaa varten pätevä yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaava henkilö. Henkilö hyväksytään hakemuksesta yksit-

täishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavaksi henkilöksi useammalle kuin yhdelle toimipaikalle, jos hän pystyy tosiasiallisesti vastaamaan tehtävistään.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on huolehdittava, että yksittäishyväksyjällä on käytössään yksittäishyväksynnässä tarvittavat säännökset ja määräykset.

13 §

Yksittäishyväksyjän peruskoulutusvaatimukset

Yksittäishyväksyjältä edellytetään peruskoulutuksena vähintään ammattikorkeakoulussa suoritettua tekniikan ja liikenteen alan insinööri (AMK) -tutkintoa, joka on suoritettu autotekniikan koulutusohjelmassa tai muussa soveltuvassa koulutusohjelmassa.

Teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon katsotaan täyttävän 1 momentissa tarkoitetun vaatimuksen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä, siitä mitä pidetään:

- 1) 1 momentissa tarkoitettuina soveltuvina koulutusohjelmina;
- 2) 2 momentissa tarkoitettuina soveltuvina teknikkotason tutkintoina.

14 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä varten tarvittava jatkokoulutus

Yksittäishyväksyjällä on oltava yksittäishyväksyntöjen myöntämistä varten erityisesti yksittäishyväksyntämenettelyyn tarvittava jatkokoulutus ja siihen sisältyvä ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitettu täydennyskoulutus.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa 1 momentissa tarkoitettua jatkokoulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaa jatkokoulutukseen liittyvät koheet.

Tarkempia säännöksiä tarvittavasta jatkokoulutuksesta ja siihen liittyvistä kokeista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

15 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön on täytettävä 13 ja 14 §:ssä säädetty vaatimukset. Lisäksi yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavalla henkilöllä on oltava käytännön kokemusta hyväksyntätoiminnasta.

16 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän riippumattomuuden arviointi

Yksittäishyväksynnän myöntäjää pidetään riippumattomana, jos hakija taikka yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen, taikka toimitusjohtaja, yhtiömies tai muussa määrävässä asemassa oleva ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa:

1) ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa;

2) vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa; taikka

3) luvanvaraista liikennettä.

Hakija ei saa olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna riippuvuussuhteena ei pidetä:

1) yksittäishyväksyntään tarvittavien tilojen ja laitteiden vuokrausta mainitussa momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalta tai harjoittavalle; eikä

2) toimimista ajoneuvolaissa tarkoitettuna hyväksyttynä asiantuntijana tai tutkimuslaitoksena.

Hakijan on organisoitava toimintansa siten, ettei 3 momentissa tarkoitettu menettely tai toiminta vaikuta yksittäishyväksynnän lopputulokseen.

17 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevien edellytysten täyttämisen osoittaminen

Palveluntarjoajan on 9 §:n 2 momentissa tarkoitettun standardin laatujärjestelmää kos-

kevien vaatimusten täyttymiseksi esitettävä Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen antama todistus tai lausunto edellytysten täyttymisestä.

Yksittäishyväksynnän myöntäjälle säädettyjen muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen edellytysten täyttymistä arvioitaessa on otettava huomioon Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen antama todistus tai lausunto edellytysten täyttymisestä.

3 luku

Yksittäishyväksynnän myöntämisen yleiset edellytykset

18 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän tasapuolisuus

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille niitä haluaville.

Yksittäishyväksyntöjen myöntäminen on järjestettävä siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa hyväksynnän lopputulokseen.

19 §

Poikkeukset hallintolain soveltamisesta

Hallintolain (434/2003) esteellisyyssäänöksistä poiketen, yksittäishyväksynnän myöntäjä saa suorittaa ajoneuvon yksittäishyväksynnän, vaikka yksittäishyväksynnän myöntäjä on tarkastanut saman ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden kokonaan tai osittain ajoneuvolaissa tarkoitettuna tutkimuslaitoksena tai hyväksyttynä asiantuntijana.

20 §

Yksittäishyväksyntää koskevien asiakirjojen säilyttäminen ja niitä koskevien tietojen luovuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirastossa säilytetään yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevat asiakirjat.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on toimitettava 1 momentissa tarkoitetut asiakirjat Liikenteen turvallisuusvirastolle sen jälkeen, kun yksittäishyväksyntä on tehty. Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa näitä asiakirjoja teknisellä käyttöyhteydellä sen estämättä, mitä niiden salassapidosta säädetään, ajoneuvojen katsastus- tai rekisteröintitehtäviä suorittaville sekä yksittäishyväksyntöjen myöntämistoimintaa harjoittaville kyseistä toimintaa varten.

Jos yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevan asian käsittely on kesken, kun yksittäishyväksynnän myöntäjän toiminta päättyy, yksittäishyväksynnän myöntäjän on toimitettava asiassa kertyneet asiakirjat Liikenteen turvallisuusvirastolle edelleen yksittäishyväksynnän hakijalle palautettavaksi.

21 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän kirjanpidon eriyttäminen

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on eriytettävä yksittäishyväksyntää koskeva kirjanpito muun toiminnan kirjanpidosta.

4 luku

Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta

22 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo yksittäishyväksyntöjen myöntämistä sekä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen apua.

23 §

Tiedonsaanti

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle yksittäishyväksyntätoiminnan valvonnassa tarvittavat tiedot mukaan lukien tarvittavat tiedot yksittäishyväksynnän myöntäjän kirjanpidosta, varain-

hallinnasta, hallinnosta ja tilojen vuokrauksesta, yksittäishyväksyntästä sekä yksittäishyväksyntätoiminnasta.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista toimintaansa koskevista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta yksittäishyväksyntöjen myöntämiseen.

24 §

Tiloissa tehtävät tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa yksittäishyväksyntöjä myönnetään. Olosuhteet on järjestettävä sellaisiksi, että tarkastus voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastusta ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävässä tilassa.

25 §

Ajoneuvon tarkastus

Yksittäishyväksyntätoiminnan valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa heti yksittäishyväksynnän jälkeen suorittaa ajoneuvolle yksittäishyväksyntää vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi Liikenteen turvallisuusviraston virkamies saa pysäyttää ajoneuvon sen poistussa katsastustoimipaikalta. Liikenteen turvallisuusvirasto saa myös muutoin suorittaa yksittäishyväksytylle ajoneuvolle yksittäishyväksyntää vastaavan tarkastuksen tai osan siitä, jos Liikenteen turvallisuusvirastolla on syytä epäillä, että yksittäishyväksytyssä ajoneuvossa on liikenneturvallisuuteen tai ympäristöön vaikuttavia vakavia puutteita. Ajoneuvon tarkastus saadaan suorittaa sen yksittäishyväksynnän myöntäjän tiloissa, joka on myöntänyt ajoneuvolle yksittäishyväksynnän.

Liikenteen turvallisuusviraston suorittama tarkastus korvaa suoritetuilta osin aiemmin suoritettua yksittäishyväksynnän tarkastukseen sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa ja sen nojalla säädetään yksittäishyväksynnästä.

26 §

Yksittäishyväksynnän peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa yksittäishyväksynnän ja edellyttää ajoneuvon uudelleen yksittäishyväksyttäväksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee, että yksittäishyväksynnässä on hyväksytty ajoneuvo virheellisin perustein. Jos yksittäishyväksynnässä havaittu vika tai puutteellisuus on vähäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäishyväksynnän peruuttamisen sijasta edellyttää ajoneuvossa todetun vian tai puutteellisuuden korjaamista asettamassaan määräajassa.

Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos korjattavaksi edellytettyä puutetta tai vikaa ei korjata määräajassa. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin käyttökieltoon johtaneet viat ja puutteellisuudet on korjattu.

27 §

Toimenpiteet puutteiden johdosta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi purkaa yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen, jos yksittäishyväksynnän myöntäjä:

- 1) ei täytä 9—16 §:ssä säädettyjä edellytyksiä;
- 2) kieltäytyy antamasta Liikenteen turvallisuusvirastolle toiminnan valvonnassa tarvittavat tiedot;
- 3) rikkoo 4 ja 8 §:ssä tarkoitettua sopimusta niin, että yksittäishyväksyntöjen asianmukainen myöntäminen vaarantuu; tai
- 4) myöntää yksittäishyväksyntöjä niitä koskevien säännösten vastaisesti.

Sopimuksen purkamisen edellytyksenä on, että Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut 1 momentissa tarkoitetuista rikkomuksista tai laiminlyönneistä yksittäishyväksynnän myöntäjälle huomautuksia tai kirjallisen varoituksen, mikä ei ole johtanut mainittujen rikkomusten tai laiminlyöntien korjaamiseen.

28 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti-oikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta sääde-

tään, oikeus saada teknisellä käyttöyhteydellä tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämättömät tiedot rikosrekisteristä ja käyttää ajoneuvoliikennerekisterin tietoja yksittäishyväksyntöjen myöntämisen edellytyksiksi säädettyjen luotettavuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan sopimuksen purkamisen perusteella luovuttaa salassapitosäännösten estämättä yksittäishyväksynnän myöntäjälle.

29 §

Tietojen saanti epäilystä rikoksesta

Rikoksen esitutkintaa, syyteharkintaa tai ajo-oikeuspäätöksen tekevä viranomainen saa salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa yksittäishyväksynnän myöntäjän ja yksittäishyväksyjän luotettavuutta yksittäishyväksynnän myöntäjäksi tai yksittäishyväksyjäksi.

30 §

Salassapitovelvollisuus

Yksittäishyväksynnän myöntäjä ja hänen palveluksessaan oleva eivät saa ilmaista sivulliselle 11 §:ssä tarkoitettua luotettavuuden arvioinnin yhteydessä tietoon saamaansa mainitussa pykälässä tarkoitettua henkilön tekemää rikosta koskevaa tietoa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on palvelun tuottajalle 28 §:n nojalla luovuttanut.

5 luku

Erinäiset säännökset

31 §

Oikaisun hakeminen ja muutoksenhaku

Yksittäishyväksynnän myöntäjän tekemään, yksittäishyväksyntää koskevaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Oikaisuvaatimusmenettelystä säädetään muutoin hallintolaissa.

Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen tai sen tämän lain nojalla muutoin tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

32 §

Virka-apu

Poliisi on velvollinen antamaan virka-apua tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvomiseksi.

33 §

Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin

Rangaistus rekisterimerkintärikoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 16 luvun 7 §:ssä. Rangaistus salassapitovelvollisuuden rikkomisesta säädetään rikoslain 38 luvun 1 ja 2 §:ssä sekä 40 luvun 5 §:ssä.

Rangaistus virkavallan anastuksesta säädetään rikoslain 16 luvun 9 §:ssä.

34 §

Virkavastuu

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavaan henkilöön ja yksittäishyväksyntään sovelletaan yksittäishyväksyntään liittyvissä tehtävissä rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

35 §

Maksu yksittäishyväksynnästä

Yksittäishyväksynnästä peritään Liikenteen turvallisuusvirastolle maksu valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädettyjen perusteiden mukaan.

6 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

36 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (227/2009).

37 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä 4 ja 8 §:ssä tarkoitettuja sopimuksia palvelun tuottajien kanssa.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä myös muihin kuin 1 momentissa tarkoitettuihin lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Tämän lain 14 §:ssä tarkoitettujen jatkokoulutusvaatimuksen katsotaan täyttyvän yhden vuoden ajan tämän lain voimaantulon jälkeen, jos yksittäishyväksyntä on tämän lain voimaan tullessa yksittäishyväksyttävän ajoneuvon ajoneuvoluokan mukaiset rekisteröintikatsastusoikeudet. Jatkokoulutusvaatimuksen katsotaan täyttyvän tämän jälkeenkin, jos henkilö suorittaa ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitetun, 14 §:n nojalla säädettyä täydennyskoulutuksen.

3.

Laki**ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain (228/2009) 1 ja 4 §, sekä
lisätään lakiin uusi 8 a § seuraavasti:

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä siihen asti, kunnes ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (/) tulee voimaan.

4 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (/) ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat suorittavat tässä laissa tarkoitetut yksittäishyväksynnot (*yksittäishyväksynnän myöntäjä*).

8 a §

Yksittäishyväksynnän peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa yksittäishyväksynnän ja edellyttää ajoneuvon uudelleen yksittäishyväksyttäväksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee, että yksittäishyväksynnässä on hyväksytty ajoneuvo virheellisin perustein. Jos yksittäishyväksynnässä havaittu vika tai puutteellisuus on vähäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäishyväksynnän peruuttamisen sijasta edellyttää ajoneuvossa todetun vian tai puutteellisuuden korjaamista asettamassaan määräajassa.

Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos korjattavaksi edellytettyä puutetta tai vikaa ei korjata määräajassa. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin käyttökieltoon johtaneet viat ja puutteellisuudet on korjattu.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

4.

Laki**katsastustoiminnan valvontamaksusta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Ajoneuvoturvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, katsastuksen tukitoimintoja, kehittämistä ja valvontaa sekä ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämiseen katsastustehtäviä varten kannetaan valtiolle katsastustoiminnan valvontamaksua sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *katsastusluvalla* ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (/20) tarkoitettua katsastuslupaa;
- 2) *maksukaudella* yhtä kalenterikuukautta.

3 §

Maksuvelvollinen

Velvollinen suorittamaan katsastustoiminnan valvontamaksua on katsastusluvan haltija.

4 §

Toimivaltainen viranomainen

Katsastustoiminnan valvontamaksun kantamisesta ja valvonnasta huolehtii Liikenteen turvallisuusvirasto, joka voi antaa määräyk-

siä maksumenettelystä ja valvontamaksun määrittämiseen liittyvästä kirjanpidosta.

2 luku

Katsastustoiminnan valvontamaksun määrittäminen ja kanto

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,90 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, ajoneuvoliikennerekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

6 §

Maksun määrittäminen

Liikenteen turvallisuusviraston tulee maksukauden päätyttyä viivytyksettä määrätä maksukaudelta maksettava maksu katsastuksista ja jälkitarkastuksista. Maksu määrätään lähettämällä lasku ajoneuvoliikennerekisteriin talletettujen tietojen sekä saadun muun selvityksen perustella.

Jos katsastusluvan haltija ei ole saanut 1 momentissa tarkoitettua laskua maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 15 päivään mennessä, luvanhaltijan on välittömästi pyydettyvä virastolta uusi lasku.

7 §

Maksun suorittaminen

Maksukauden maksu on maksettava maksun määrittämisen jälkeen viimeistään maksuunpanon yhteydessä määrättyinä eräpäivä-

nä. Eräpäivä on 21 päivän kuluttua siitä, kun maksu on määrätty.

Jos maksuvelvollinen ei ole maksanut maksua eräpäivänä tai on maksanut sitä vähemmän kuin maksupäätöksessä on määrätty, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä annettava suorittamatta jääneestä maksusta maksukehoitus.

8 §

Maksaminen eräpäivän jälkeen

Eräpäivän jälkeen maksetulle maksulle lasketaan viivästysseuraamukset siten kuin veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) säädetään.

Jos maksuunpannun maksun viivästysseuraamuksia ei ole suoritettu maksun maksamisen yhteydessä, viivästysseuraamusten johdosta maksamatta jäänyt osa maksusta ja sille lasketut viivästysseuraamukset kannetaan erikseen.

9 §

Maksupaikat

Maksupaikoista, maksamisesta aiheutuvista kuluista, rahalaitoksen vastaanottamien maksujen suorittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä rahalaitokselle suoritettavaan tiedonsiirtokorvaukseen ja rahalaitoksen maksujen siirtämisen laiminlyönnin johdosta suoritettavaan viivästyskorkoon sovelletaan, mitä veronkantolain (609/2005) 7, 12 ja 14 §:ssä säädetään.

3 luku

Oikaisu ja muutoksenhaku

10 §

Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi

Jos maksuvelvolliselle on virheen johdosta määrätty liikaa maksua, maksupäätös on oikaistava, jollei asiaa ole valitukseen annetulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi voidaan tehdä kolmen vuoden kuluessa maksun määräämistä seuraavan kalenterikuukauden alusta.

11 §

Oikaisu maksunsaajan hyväksi

Jos maksuvelvolliselle on laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen vuoksi taikka sen johdosta, ettei asiaa ole joltakin osalta tutkittu, jäänyt määräämättä säädetty maksu tai osa siitä, maksupäätös on oikaistava, jollei asiaa ole valitukseen annetulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksunsaajan hyväksi voidaan tehdä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterikuukauden alusta, jolloin maksu määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

12 §

Oikaisuvaatimus

Maksua koskevaan päätökseen haetaan oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Oikaisuvaatimus on esitettävä maksun määräämistä koskevassa asiassa kolmen vuoden kuluessa maksun määräämistä seuraavan kalenterikuukauden alusta, kuitenkin viimeistään 60 päivän kuluttua päätöksen tiedoksisaamisesta.

13 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valtion puolesta valitusoikeus Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen on Liikenteen turvallisuusviraston hallintoasioista vastaavalla johtajalla.

Muutoksenhakuun sovelletaan myös muutoin, mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään.

14 §

Maksun suorittaminen muutoksenhaun aikana

Maksu on valituksesta huolimatta suoritettava säädetyssä ajassa, jollei hallinto-oikeus päättä toisin.

15 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa korkeimmalle hallinto-oikeudelle. Valtion puolesta valitusoikeus on Liikenteen turvallisuusviraston hallintoasioista vastaavalla johtajalla.

16 §

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

Jos maksua palautetaan maksuunpanon oikaisun tai muutoksenhaun johdosta, palautettavalle maksulle maksetaan verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 4 luvussa säädetty palautuskorko eräpäivästä takaisinmaksupäivään.

4 luku

Erinäiset säännökset

17 §

Tietojenantovelvollisuus

Maksuvelvollisen on pyydettyäessä esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle tai tämän määräämälle asiantuntevalle ja esteettömälle henkilölle tarkastusta varten kirjanpitoaineistonsa ja muut maksujen määräämistä ja valvontaa varten välttämättömät tiedot pyydettyssä muodossa.

18 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

5.

Laki**ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 27 kohta sekä 59 ja 94 §, sellaisina kuin niistä
ovat 3 §:n 27 kohta laissa 226/2009 ja 94 § laissa 276/2010, sekä
lisätään 3 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 226/2009, uusi 28 kohta seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

27) *lopullisella poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;

28) *jälkitarkastuksella* katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle kuukauden kuluessa katsastuksesta suoritettavaa tarkastusta.

59 §

Katsastuksen suorittaja

Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (/).

Määräaikais- ja valvontakatsastuksen jälkeen suoritettava jälkitarkastus saadaan suorittaa missä tahansa ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa tarkoitettussa katsastus-

toimipaikassa, jolla on katsastusluvan mukaan oikeus katsastaa kyseinen ajoneuvo. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen jälkeen suoritettava jälkitarkastus suoritetaan samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa.

94 §

Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja muuten katsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin ja merkitsemisestä ajoneuvon rekisteröinnistä annettavaan todistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____.

6.

Laki**julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) 8 §:n 1 momentin 7 ja 8 kohta sekä
lisätään 8 §:n 1 momenttiin uusi 9 kohta seuraavasti:

8 §

Palveluhankintoja koskevat poikkeukset soveltamisalasta

Tätä lakia ei sovelleta palveluhankintoihin, jotka koskevat:

7) ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (SopS 12/2005 ja SopS 13/2005) mukaisten päästöyksiköiden hankintaa;

8) sellaisten lentoliikennepalveluiden hankintaa, joihin sovelletaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92; taikka

9) ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (/) tarkoitettujen yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevien palvelujen hankintaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 10 päivänä joulukuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

3.

Laki**ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain (228/2009) 1 ja 4 §, sekä
lisätään lakiin uusi 8 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä siihen asti, kunnes ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (227/2009) tulee voimaan.

4 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (1099/1998) ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat suorittavat tässä laissa tarkoitetut yksittäishyväksynnat (*yksittäishyväksynnän myöntäjä*).

Ehdotus

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä siihen asti, kunnes ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (/) tulee voimaan.

4 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (/) ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat suorittavat tässä laissa tarkoitetut yksittäishyväksynnat (*yksittäishyväksynnän myöntäjä*).

8 a §

Yksittäishyväksynnän peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa yksittäishyväksynnän ja edellyttää ajoneuvon uudelleen yksittäishyväksyttäväksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee, että yksittäishyväksynnässä on hyväksytty ajoneuvo virheellisin perustein. Jos yksittäishyväksynnässä havaittu vika tai puutteellisuus on vähäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto voi

yksittäishyväksynnän peruuttamisen sijasta edellyttää ajoneuvossa todetun vian tai puutteellisuuden korjaamista asettamassaan määräajassa.

Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos korjattavaksi edellytettyä puutetta tai vikaa ei korjata määräajassa. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin käyttökieltoon johtaneet viat ja puutteellisuudet on korjattu.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 20 .*

5.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 27 kohta sekä 59 ja 94 §, sellaisena kuin niistä
ovat, 3 §:n 27 kohta laissa 226/2009 ja 94 § laissa 276/2010, sekä
lisätään 3 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 226/2009, uusi 28 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

27) *lopullisella poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin.

27) *lopullisella poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;

28) *jälkitarkastuksella* katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle kuukauden kuluessa katsastuksesta suoritettavaa tarkastusta.

59 §

59 §

Katsastuksen suorittaja

Katsastuksen suorittaja

Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (1099/1998).

Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (/).

Määräaikais- ja valvontakatsastuksen jälkeen suoritettava jälkitarkastus saadaan suorittaa missä tahansa ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa, jolla on katsastusluvan mukaan oikeus katsastaa kyseinen ajoneuvo. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen jälkeen suoritettava jälkitarkastus suoritetaan samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa.

94 §

Tietojen ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja muuta määräaika- ja valvontakatsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin ja merkitsemisestä ajoneuvon rekisteröinnistä annettavaan todistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään erikseen.

94 §

*Tietojen merkitseminen **ja ilmoittaminen** rekisteriin*

Ajokieltoa ja *muuten katsastusta*, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemisestä *ajoneuvoliikennerekisteriin ja* merkitsemisestä ajoneuvon rekisteröinnistä annettavaan todistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

6.

Laki**julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) 8 §:n 1 momentin 7 ja 8 kohta se-
 kä

lisätään 8 §:n 1 momenttiin uusi 9 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

8 §

8 §

*Palveluhankintoja koskevat poikkeukset so-
 veltamisasalasta*

*Palveluhankintoja koskevat poikkeukset so-
 veltamisasalasta*

Tätä lakia ei sovelleta palveluhankintoihin,
 jotka koskevat:

Tätä lakia ei sovelleta palveluhankintoihin,
 jotka koskevat:

7) ilmastonmuutosta koskevan Yhdistynei-
 den Kansakuntien puitesopimuksen Kioton
 pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien
 määräysten voimaansaattamisesta (SopS
 12/2005 ja 13/2005) mukaisten päästöyksi-
 köiden hankintaa; *taikka*

8) sellaisten lentoliikennepalveluiden han-
 kintaa, joihin sovelletaan yhteisön lentoliik-
 enteeseen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäi-
 sen lentoliikenteen reiteille annettua neuvos-
 ton asetusta (ETY) N:o 2408/92.

7) ilmastonmuutosta koskevan Yhdistynei-
 den Kansakuntien puitesopimuksen Kioton
 pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien
 määräysten voimaansaattamisesta (SopS
 12/2005 ja SopS 13/2005) mukaisten pääs-
 töyksiköiden hankintaa;

8) sellaisten lentoliikennepalveluiden han-
 kintaa, joihin sovelletaan yhteisön lentoliik-
 enteeseen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäi-
 sen lentoliikenteen reiteille annettua neuvos-
 ton asetusta (ETY) N:o 2408/92; *taikka*

9) ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjes-
 tämisestä annetussa laissa (/) tarkoi-
 tettujen yksittäishyväksynnän myöntäjää kos-
 kevien palvelujen hankintaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
 ta 20 .

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagstiftning om ordnandet av uppgifter som gäller besiktning och enskilt godkännande av fordon

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas lagar om koncession för fordonsbesiktning, ordnande av enskilt godkännande av fordon och tillsynsavgift för besiktningsverksamheten. Dessutom föreslås mindre ändringar i lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon, fordonslagen och lagen om offentlig upphandling.

Det föreslås att fordonsbesiktningar fortfarande ska skötas med stöd av koncession, dock så att koncession ska kunna beviljas separat för besiktningar av lätta och tunga fordon. I fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av fordon slopas det nuvarande strikta oberoendet av annan verksamhet i fordonsbranschen. Besiktningsens opartiskhet och oberoende säkerställs med andra metoder. Kraven på grundutbildning för besiktare revideras genom att yrkesexamina och specialyrkesexamina börjar beaktas utöver de nuvarande kraven. Enligt förslaget ska en ansvarsförsäkring men inte längre solvens krävas av innehavarna av besiktningskoncession. Besiktningskoncessioner för viss tid slopas. För att säkerställa kvaliteten på besiktningarna tas nya metoder i bruk genom att det krävs ett kvalitetshanteringssystem som är bundet till en standard och genom att Trafiksäkerhetsverket ges större möjligheter än tidigare att kontrollera ett besiktat fordon. Trafiksäkerhetsverket ska inrätta ett offentligt besiktningsserviceregister, där kunderna får aktuell information om tillgången till och priserna på besiktningstjänster.

Det föreslås att bestämmelserna om utföra av enskilt godkännande av fordon revideras genom att lagförslaget som gäller besiktningskoncessioner beaktas och genom att den

nuvarande lagen kompletteras även i övrigt. Trafiksäkerhetsverket ska ingå avtal med tjänsteproducenter om skötseln av uppgifter för beviljande av enskilda godkännanden. Avtal ska ingås med alla tjänsteproducenter som vill verka i branschen och som uppfyller de föreskrivna kraven. Verket fastställer de ersättningar som ska betalas för enskilda godkännanden, så de ska inte överenskommas med tjänsteproducenterna. Av beviljare av enskilt godkännande ska krävas oberoende på samma sätt som av innehavare av besiktningskoncession som utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. För att säkerställa kvaliteten på enskilda godkännanden ska beviljare av enskilt godkännande ha ett kvalitetssystem som är bundet till en standard.

Det föreslås att det stiftas en separat lag om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten. Det är fråga om en avgift av skattenatur. Samtidigt upphör uttaget av avgiften för besiktningsverksamheten. Innehavarna av besiktningskoncession ska betala tillsynsavgift för besiktningsverksamheten för varje besiktning som de utför. I tillsynsavgift för besiktningsverksamheten beräknas årligen inflyta 8,7 miljoner euro till staten.

De ändringar som föreslås i lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon, fordonslagen och lagen om offentlig upphandling är i huvudsak av teknisk natur och beror på de andra lagförslagen.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2012. Lagen om enskilt godkännande av fordon föreslås dock träda i kraft den 1 januari 2013.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
ALLMÄN MOTIVERING	5
ALLMÄN MOTIVERING	5
1 NULÄGE	5
1.1 Lagstiftning och praxis.....	5
Skyldigheten att besikta fordon och innehållet i besiktningarna.....	5
Ordnandet av besiktningsverksamhet.....	6
Enskilt godkännande av fordon.....	10
Beviljare av enskilt godkännande.....	11
Avgift för besiktningsverksamhet	12
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	12
Den internationella utvecklingen.....	12
EU-lagstiftningen	14
1.3 Bedömning av nuläget	16
Allmänt.....	16
Tjänster och tillgången till dem.....	16
Besiktningskoncessionens omfattning	17
Oberoende	17
Krav på utbildning för den som utför besiktning	17
Besiktningsmarknaden i Finland.....	18
Verksamhetsmodellen för ett besiktningsställe.....	18
Utvecklingen av priserna för periodisk besiktning.....	19
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	20
2.1 Målsättning	20
2.2 Alternativ	21
Besiktningsbranschens fortsatta oberoende i förhållande till den övriga bilbranschen	21
Fortsatt besiktningskoncession för lätta och tunga fordon tillsammans.....	22
2.3 De viktigaste förslagen.....	22
Förslag till ändringar av kravet på oberoende inom besiktningsverksamheten och verksamheten för enskilt godkännande	22
Förslag till ändringar av besiktningskoncessionernas omfattning.....	23
Slopande av solvenskravet för den som söker besiktningskoncession.....	24
Slopande av kravet på provkörningsbana.....	24
Förslag till effektiviserad tillsyn över besiktningar och enskilda godkännanden	24
Besiktningsserviceregistret.....	24
Ändringar i utbildningskraven för besiktare	24
Tillsynsavgift för besiktningsverksamheten.....	25
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	25
3.1 Ekonomiska konsekvenser.....	25
Konsekvenser för hushållen	25
Konsekvenser för företagen.....	26
Konsekvenser för statsfinanserna.....	27
3.2 Konsekvenser för myndigheterna	29

	Den föreslagna lagen om koncession för fordonsbesiktning.....	29
	Den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.....	30
3.3	Konsekvenser för miljön.....	30
3.4	Samhälleliga konsekvenser.....	30
	Den föreslagna lagen om koncession för fordonsbesiktning.....	30
	Den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.....	30
4	BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN.....	31
4.1	Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	31
4.2	Remissyttranden och hur de har beaktats.....	31
	Lindrigare krav på oberoende.....	32
	Separering av besiktningskoncessionerna för lätta och tunga fordon.....	32
	Förslag till ändringar av utbildningskraven för besiktare.....	32
	Besiktningsserviceregistret.....	33
	Annat beaktansvärt i yttrandena.....	33
	DETALJMOTIVERING.....	34
1	LAGFÖRSLAG.....	34
1.1	Lagen om koncession för fordonsbesiktning.....	34
	1 kap. Allmänna bestämmelser	34
	2 kap. Besiktningskoncession	35
	3 kap. Tillförlitlighet och yrkesskicklighet i fråga om den person som svarar för besiktningsverksamheten samt besiktarna	44
	4 kap. Allmänna krav på besiktningar	49
	5 kap. Tillstånd för vidareutbildning	53
	6 kap. Tillsyn	55
	7 kap. Särskilda bestämmelser	60
	8 kap. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	62
1.2	Lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.....	63
	1 kap. Allmänna bestämmelser	63
	2 kap. Beviljare av enskilt godkännande och beviljande av enskilt godkännande	64
	3 kap. Allmänna villkor för beviljande av enskilt godkännande	68
	4 kap. Tillsyn över verksamheten för enskilt godkännande	69
	5 kap. Särskilda bestämmelser	71
	6 kap. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	71
1.3	Lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon.....	72
1.4	Lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten.....	72
	1 kap. Allmänna bestämmelser	72
	2 kap. Påförande och uttag av tillsynsavgift för besiktningsverksamheten 73	
	3 kap. Rättelse, omprövning och ändringssökande	73
	4 kap. Särskilda bestämmelser	74
1.5	Fordonslagen.....	74
1.6	Lagen om offentlig upphandling.....	75
2	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER.....	75
2.1	Bemyndiganden att utfärda förordning av statsrådet.....	75
2.2	Bemyndiganden att utfärda förordningar av ministerierna.....	75
2.3	Bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter.....	76
3	IKRAFTTRÄDANDE.....	77

4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	77
4.1	Normgivningsbemyndiganden	77
4.2	Offentliga förvaltningsuppgifter	77
	Besiktningsverksamhet	78
	Enskilt godkännande	79
	Inspektioner av lokaler	79
4.3	Skattebestämmelser	80
4.4	Bedömning av lagstiftningsordningen	80
	Normgivningsbemyndiganden	80
	Offentliga förvaltningsuppgifter	81
	Skattebestämmelser	81
	LAGFÖRSLAG	82
	om koncession för fordonsbesiktning	82
	om ordnande av enskilt godkännande av fordon	99
	om ändring av lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon	107
	om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten	108
	om ändring av fordonslagen	111
	om ändring 8 § i lagen om offentlig upphandling	112
	BILAGA	113
	PARALLELLTEXTER	113
	om ändring av lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon	113
	om ändring av fordonslagen	115
	om ändring 8 § i lagen om offentlig upphandling	117

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

Skyldigheten att besikta fordon och innehållet i besiktningarna

I Finland inleddes besiktningar av fordon 1922. För närvarande föreskrivs om skyldigheten att besikta fordon i 8 § samt 6 och 7 kap. i fordonslagen (1090/2002). I statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik (1245/2002), nedan *besiktningsförordningen*, i vilken föreskrivs om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar, och i statsrådets förordning om godkännande av fordon (1244/2002), nedan *godkännandeförordningen*, i vilken föreskrivs om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning, ingår mer detaljerade bestämmelser än i lagen om skyldigheten att besikta fordon.

Enligt 51 § i fordonslagen ska ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplats till det i regel föras till *periodisk besiktning*. I 3 § i besiktningsförordningen föreskrivs om de fordon som besiktningsskyldigheten gäller och om besiktningarnas periodicitet. På t.ex. personbilar som används i privat trafik ska besiktning utföras första gången senast tre år efter att fordonet togs i bruk, andra gången fem år efter att fordonet togs i bruk och därefter årligen. På bussar, lastbilar, personbilar som används i tillståndspliktig trafik och tunga släpvagnar ska besiktning utföras första gången senast ett år efter att fordonet togs i bruk och därefter årligen. Om ett fordon inte har godkänts vid den föreskrivna periodiska besiktningen, får fordonet enligt fordonslagen inte användas. Det är således utan någon särskild föreläggningsåtgärd förbjudet att använda fordonet. Om straff för brott mot användningsförbudet föreskrivs i 96 § fordonslagen.

Det huvudsakliga syftet med fordonsbesiktning är att främja trafiksäkerheten och minska de miljöskador som fordonen orsakar. Vid den periodiska besiktningen identifieras fordonet på basis av dess registrerings-

tecken och tillverkningsnummer. Vid besiktningen kontrolleras de uppgifter som har antecknats om fordonet i registret och fordonets skick. Avgasutsläpp från bilar, lätta fyrhjulingar och fyrhjulingar kontrolleras. Vid den tekniska kontrollen kontrolleras att fordonet och dess utrustning är i ett sådant skick som stämmer överens med bestämmelserna, att fordonet är säkert i trafiken och att fordonet inte medför onödig olägenhet för miljön. I samband med besiktningen förs uppgifter som gäller besiktningen in i fordonstrafikregistret. I samband med besiktningen utövas även tillsyn över betalning av skatter och avgifter som gäller fordonet.

Vid en periodisk besiktning kan ett fordon godkännas eller underkännas. Ett fordon ska godkännas vid periodisk besiktning, om det vid besiktningen inte har upptäckts sådana brister i överensstämmelsen hos fordonets konstruktion eller utrustning som förutsätter ändringsbesiktning eller sådana fel eller brister som är betydande med tanke på trafiksäkerheten eller avsevärda med tanke på miljön. En besiktning kan också avbrytas. Besiktningen ska avbrytas t.ex. om fordonet inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. Ett fordon som har underkänts vid besiktning kan vid besiktning ges körförbud om de fel eller brister som upptäckts vid besiktningen medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön. Om ett fordon som förts till besiktning inom utsatt tid underkänns vid besiktningen utan att körförbud meddelas, får fordonet användas i trafik i högst två månader efter underkännandet. Om ett fordon visas upp på samma besiktningställe inom en månad, ska på fordonet utföras en efterkontroll. Vid den kontrolleras endast de komponenter i fordonet hos vilka fel eller brister konstaterades vid den periodiska besiktningen.

År 2009 utfördes 2,38 miljoner periodiska besiktningar av fordon. Av besiktningarna var 93,9 procent besiktningar av fordon som vägde högst 3,5 ton (lätta fordon) och 6,1 procent besiktningar av fordon som vägde över 3,5 ton (tunga fordon). Under samma år underkändes vid de periodiska besiktningar-

Med stöd av lagen om koncession för fordonsbesiktning (1371/1993), nedan *koncessionslagen från 1993*, öppnades en begränsad del av fordonsbesiktningen för konkurrens vid ingången av 1994. Privata besiktningsställen fick inleda besiktningsverksamhet sedan de fått koncession för verksamheten från trafikministeriet. Då behövdes inte koncession för affärsverket Bilregistercentralens verksamhetsställen och på dem tillämpades koncessionslagen från 1993 endast i begränsad utsträckning.

När verksamheten öppnades för konkurrens fanns det 77 ordinarie besiktningsställen. Dessutom fanns det 46 orter med s.k. ambulerande besiktning som man i regel besökte flera gånger om året för att utföra besiktningar. På en del av orterna med ambulerande besiktning besiktades endast lätta fordon.

Under 1994 gavs besiktningsverksamheten vid Bilregistercentralen tid att anpassa sig till konkurrenssituationen så att koncession endast kunde beviljas ett sådant ställe som var beläget minst 30 km från Bilregistercentralens närmaste ordinarie besiktningsställe.

Den som uppfyllde de föreskrivna kraven på tillförlitlighet, sakkunskap, solvens och oberoende skulle enligt koncessionslagen från 1993 beviljas koncession för bedrivande av besiktningsverksamhet. Koncession för besiktning av fordon beviljades antingen för årsbesiktningar av personbilar, bussar, paket- och lastbilar samt deras släpvagnar, avgaskontroll och andra kontroller av fordonets skick eller för alla slags besiktningar och nämnda kontroller.

Koncessionshavaren skulle utföra besiktningarna av sådana fordon som avsågs i koncessionen oberoende av fordonets märke, modell samt tidpunkten för ibruktagande och andra motsvarande omständigheter. Avgifterna för besiktningarna fick inte heller vara beroende av dessa omständigheter.

Samtidigt som besiktningsverksamheten öppnades för konkurrens avskiljdes den fordonsförvaltningsenhet som inrättats för att sköta Bilregistercentralens myndighetsuppgifter från Bilregistercentralen till en separat myndighet under trafikministeriet, fordonsförvaltningen. Fordonsförvaltningen fick till uppgift att bl.a. utöva tillsyn över besiktningsverksamheten.

I beslut om godkännande, underkännande och förbud i anslutning till besiktningsverksamhet har det ansetts vara fråga om utövande av offentlig makt och därför kunde ändring i ett beslut som koncessionshavaren fattat i ett besiktningsärende sökas med hjälp av förvaltningsrättsliga rättsmedel genom att framställa rättelseyrkande till fordonsförvaltningen. Dessutom tillämpades bestämmelserna om jäv i lagen om förvaltningsförfarande (598/1982) på den som utförde besiktningar.

Vid ingången av 1996 trädde lagen om koncession för besiktning och registrering av fordon (1593/1995), nedan *koncessionslagen från 1995*, i kraft. Besiktningsverksamheten vid Bilregistercentralen, som verkat som affärsverk, bolagiserades då till det statsägda bolaget Finlands Bilbesiktning Ab och fordonsförvaltningens uppgifter överfördes på den nya myndigheten Fordonsförvaltningscentralen. Staten avstod senare, d.v.s. 2003, helt från innehavet av Finlands Bilbesiktning Ab.

Koncessionslagen från 1995 hade nästan samma innehåll som koncessionslagen från 1993. Den största skillnaden var att genom den nya lagen ordnades även fordonsregistreringar så att de delvis sköttes med stöd av koncession för besiktning och registrering. Två olika slags koncessioner kunde alltså beviljas, koncessionernas omfattning definierades emellertid på ett nytt sätt i lagen. Koncession kunde beviljas antingen för årsbesiktningar som gällde alla fordon eller för registreringar som gällde alla fordon och för alla besiktningsslag.

I koncessionslagen från 1995 föreskrevs om behörighetsvillkor för den som svarade för besiktningsverksamheten. Den som svarade för besiktningsverksamheten skulle ha avlagt minst examen vid biltekniska studielinjen vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande lämplig examen på teknikernivå. Han förutsattes ha förtrogenhet med bestämmelserna som gäller fordon samt besiktningen och registreringen av dem. Han skulle dessutom ha tillräcklig praktisk erfarenhet av besiktningsuppgifter eller andra tekniska kontrolluppgifter. Behörighetsvillkoren för dem som utförde besiktningar motsvarade i hög

grad de föreskrivna villkoren för den som svarade för besiktningsverksamheten.

Smärre delar av de kontroller som utfördes vid besiktning kunde med stöd av de bestämmelser om bemyndigande vilka ingick i koncessionslagen från 1995 utföras vid bilverkstäder och andra kontrollplatser.

För närvarande har fordonsbesiktningar ordnats så att de sköts med stöd av lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998), nedan *den för närvarande gällande besiktningskoncessionslagen*. Lagen trädde i kraft vid ingången av 1999. Lagen bygger till stor del på koncessionslagen från 1995. I samband med utfärdandet av lagen utfärdades även den för närvarande gällande lagen om registrering av fordon (1100/1998). I författningarna separerades på så vis besiktningsuppgifterna från registreringsuppgifterna, vilket var den mest centrala omständigheten i den reform som genomfördes 1998. Trots att besiktningsverksamheten i författningarna separerades från registreringsuppgifterna är besiktningsställena fortfarande centrala utförare av registreringsuppgifter eftersom besiktningsställets andel av registreringsuppgifterna uppgår till 61,3 procent.

Den för närvarande gällande besiktningskoncessionslagen avviker från koncessionslagen från 1995 förutom avseende den ovan beskrivna separationen av registreringsuppgifterna även på så sätt att beviljandet av koncession överfördes från trafikministeriet på Fordonsförvaltningscentralen, dvs. det nuvarande Trafiksäkerhetsverket, kraven på tillförlitlighet som en förutsättning för beviljandet av koncession skärptes, koncessionshavarna gavs rätt att inrätta filialer och av den som svarar för besiktningsverksamheten och den som utför besiktningarna förutsätts som tilläggsutbildning besiktarexamen, specialutbildning som motsvarar uppgifterna samt fortbildning. I lagen togs även med grundläggande bestämmelser om den som ordnar tilläggsutbildning. Dessutom kompletterades bestämmelserna som gäller tillsyn över besiktningsverksamheten.

Enligt den för närvarande gällande koncessionslagen beviljar Trafiksäkerhetsverket koncession för besiktningar för högst fem år. Koncessionen beviljas för ett bestämt besikt-

ningsställe, vilket innebär att en enskild juridisk person har flera koncessioner. Genom förordning av statsrådet kan bestämmas att smärre delar av besiktningsuppgifterna, såsom kontroll av avgasutsläpp, bromssystem, dragkopplingar och hastighetsbegränsare, kan utföras även av någon annan än den som har beviljats koncession för fordonsbesiktning. Enligt 17 § i besiktningsförordningen får en bilreparationsverkstad eller något annat kontrollställe utföra de här kontrollerna om en anmälan görs till Trafiksäkerhetsverket. Verket utöver tillsyn över utförandet av besiktningsuppgifterna på de här kontrollställena. Kontrollstället ska ha tillgång till en tillräcklig kontrollapparat och kompetent och sakkunnig personal. Om kontrollerna på kontrollstället inte utförs på ett tillbörligt sätt eller om servicen av mätutrustningen eller kontrollen av exaktheten avseende mätningen har försummats, kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att kontrollställets kontroller inte godkänns.

En förutsättning för beviljandet av koncession är att den sökande är tillförlitlig, sakkunnig, solvent och oberoende. Koncession kan inte beviljas ett ämbetsverk, en inrättning eller en läroanstalt vars huvudman är staten, en kommun eller en samkommun.

I 4 § i den för närvarande gällande besiktningskoncessionslagen finns detaljerade bestämmelser om bedömningen av sökandens tillförlitlighet. Utgångspunkten har varit att alla de personer i företaget vilka inverkar på slutresultatet av en besiktning ska vara oförvitliga. Sådana personer är den som svarar för verksamheten, den som utför besiktningar, i fråga om en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform, en medlem eller suppleant i dess styrelse eller förvaltningsråd, verkställande direktören eller en person i någon annan dominerande ställning. I lagen räknas upp de straff som personerna i fråga åtminstone inte får ha dömts till.

Den som söker koncession för fordonsbesiktning anses för närvarande vara sakkunnig, om för besiktningsstället har anmälts en behörig person som svarar för besiktningsverksamheten. Denne och den som utför besiktningar ska som grundutbildning ha avlagt minst examen i bilteknik vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande lämplig examen på

teknikernivå. Numera utexamineras inte längre tekniker, vilket i praktiken innebär att kravet på grundutbildning i själva verket är examen på ingenjörnivå. Som tilläggsutbildning förutsätts att den som svarar för besiktningsverksamheten ska ha sådan besiktarexamen, specialutbildning och fortbildning som motsvarar koncessionens omfattning och att den som utför besiktningar ska ha sådan besiktarexamen, specialutbildning och fortbildning som motsvarar besiktningsuppgifterna. Besiktarexamen indelas i besiktarexamen för lätta fordon och besiktarexamen för tunga fordon. I trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal (201/1999) ingår mer detaljerade bestämmelser än i lagen om innehållet i besiktarexamen och den övriga utbildningen.

Redan i samband med stiftandet av koncessionslagen från 1993 utgick man från att den som söker koncession ska vara oberoende. I detaljmotiveringen i regeringens proposition (RP 180/1993 rd) som gäller lagen konstateras att fordonsbesiktningen är en verksamhet där kravet på ett fullständigt oberoende hos den som utövar verksamheten är särskilt viktigt. Även i den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts att den som söker koncession är oberoende. I 6 § i lagen föreskrivs om en bedömning av oberoende hos den som söker koncession. Den som söker koncession kan anses vara oberoende, om varken han eller någon av hans anställda utövar eller står i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver i lagen nämnd verksamhet i anslutning till fordon. Verksamhet av detta slag är tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon samt delar eller tillbehör till fordon, skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet och tillståndspliktig trafik. Anmärkningsvärt är dock att man för tillståndspliktig verksamhet enligt 6 § 3 mom. i lagen får hyra lokaler och anordningar av den som bedriver övrig verksamhet i anslutning till fordon. Ett besiktningsställe kan således för sin verksamhet hyra lokaler och anordningar av exempelvis en bilverkstad, där fordon besiktas.

För närvarande finns det två slags koncessioner. Med stöd av en begränsad koncession

utförs endast periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar. Med stöd av annan koncession ska alla besiktningslag utföras. Endast några tiotals koncessioner för besiktning är begränsade till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar. I slutet av 2009 uppgick antalet besiktningsställen för fordonsbesiktningar till 298, varav 16 var filialer. I slutet av maj 2010 uppgick antalet verkamma besiktningsställen inklusive filialer till 328.

I den gällande besiktningskoncessionslagen finns bestämmelser om sökandet och beviljandet av koncession. Koncession för fordonsbesiktning ska beviljas en sökande som uppfyller de föreskrivna kraven. Besiktningsverksamheten kan inte inledas förrän Trafiksäkerhetsverket har inspekterat besiktningslokalerna, besiktningsanordningarna och förbindelserna till fordonstrafiksregistret och konstaterat att koncessionshavarens personal är behörig och att omständigheterna i samband med verksamheten i övrigt fyller kraven på verksamhet i enlighet med koncessionen. Koncessionshavaren har således i praktiken beviljats ett separat tillstånd att inleda verksamheten.

Utöver det faktiska kravet på oberoende som ställs på den som söker koncession förutsätts det också att koncessionshavaren utövar sin besiktningsverksamhet opartiskt. Koncessionshavaren ska ordna sin verksamhet så att andra omständigheter än bedömning av fordonets skick och av hur det i övrigt stämmer överens med gällande bestämmelser inte kan inverka på slutresultatet av besiktningen. Koncessionshavaren är också skyldig att i enlighet med koncessionen utföra alla besiktningar. Besiktningar av fordon ska utföras oberoende av fordonets modell, märke samt tidpunkten för ibruktage och andra motsvarande omständigheter.

Vid besiktningen är det fråga om en i 124 § i grundlagen avsedd offentlig förvaltningsuppgift som även innefattar utövande av offentlig makt. Den som utför besiktningen godkänner eller underkänner ett fordon vid besiktningen. Denne får också avbryta en besiktning i de fall som avses i bestämmelserna. Den som utför besiktningen kan även bestämma att ett fordon ges körförbud. Efter som det är fråga om en offentlig förvalt-

ningsuppgift ska bestämmelserna om god förvaltning tillämpas vid fullgörande av den. I 14 § i den gällande lagen föreskrivs uttryckligen att innehavare av koncession för besiktning vid fullgörandet av besiktningssuppgifterna ska tillämpa förvaltningslagen (434/2003) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över besiktningssamheten. Verket utövar tillsyn över besiktningssamheten genom att besöka besiktningstillägen, granska uppgifter som har lagrats i fordonstrafikregistret, handlingar och statistiska uppgifter från besiktningstillägen om fel och delta i tekniska vägkontroller av fordon. På tillsynen inverkar även kontakter som tas av medborgare och övriga myndigheter. Verket företar årligen 150 inspektionsbesök till besiktningstillägen. Inspektionerna fördelas enligt behov på inlednings- och förhandsinspektioner och tillsynsinspektioner. Vid dessa strävar man efter att utreda om verksamhetssätten på verksamhetsstället och kvaliteten på besiktningssamheten motsvarar de krav som ställs i bestämmelserna och anvisningarna om besiktning. Målet är att tiden mellan tillsynsinspektionerna inte blir längre än två år.

Genom den gällande besiktningsskoncessionslagen ges innehavare av koncession för besiktning rätt att inrätta filialer som sköts från det ordinarie besiktningssstället. Vid filialer av detta slag besiktas endast lätta fordon med en totalmassa på högst 3,5 ton. En förutsättning för att få inrätta en filial är att utbudet av besiktningstjänster i regionen annars vore bristfälligt.

Enligt den gällande besiktningsskoncessionslagen kan Trafiksäkerhetsverket ge besiktningssstället en anmärkning eller en varning eller återkalla en koncession för en bestämd tid eller helt om på besiktningssstället observeras de brister eller försummelser som avses i lagen eller om koncessionshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av koncession. År 2009 gav Trafiksäkerhetsverket 29 anmärkningar och nio skriftliga varningar till besiktningssställen. Samma år återkallades koncessionen för ett verksamhetsställe för en bestämd tid. Ingen koncession har återkallats helt och hållet.

I den gällande besiktningsskoncessionslagen finns centrala bestämmelser om arrangörerna av den tilläggsutbildning som förutsätts i besiktningssamheten. Trafiksäkerhetsverket beviljar rätt att ge tilläggsutbildning. Utbildningsrätt beviljas på viss tid en sammanslutning som har tillräckliga förutsättningar att ge utbildning och som har en ansvarig för utbildningssamheten. Även rätten att ge utbildning kan återkallas på bestämd tid eller helt, om den som innehar rätten att ge utbildning inte längre har förutsättningar att ge utbildning eller om utbildningen inte har skötts på behörigt sätt.

Den tilläggsutbildning som förutsätts av dem som utför besiktningar ges i huvudsak av besiktningssbranschen själv. Utbildning har dock i någon mån även getts av andra instanser såsom Ammattienedistämislaitos AEL. Rätt att ge utbildning har beviljats fem sammanslutningar. Ingen rätt att ge utbildning har återkallats.

Enskilt godkännande av fordon

I slutet av april 2009 trädde bestämmelserna om enskilt godkännande av fordon i kraft. Bestämmelserna finns i 5 c kap. i fordonslagen och 2 b i godkännandeförordningen. Enskilt godkännande av fordon kan beviljas nya bilar (kategori M och N) och släpvagnar (kategori O) vilka säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången. Med vissa undantag är en förutsättning för ett enskilt godkännande att fordonet inte har typgodkänts. Till skillnad från förfarandet vid typgodkännande av fordon ska vid enskilt godkännande varje fordon godkännas separat.

I princip ska ett fordon som beviljas enskilt godkännande till sina miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper uppfylla de krav som gäller för typgodkännande inom Europeiska unionen.

Fordonets tillverkare eller ägare eller, för deras räkning, en person som är stadigvarande bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ansöka om enskilt godkännande. Vid enskilt godkännande kontrolleras fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen. Dessutom kontrolleras om fordonet till

sin konstruktion, sina mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna.

Ett intyg över enskilt godkännande är i regel giltigt tre månader.

Efter att bestämmelserna om enskilt godkännande trädde i kraft i Finland har enskilt godkännande beviljats för 13 282 fordon fram till utgången av april 2010. Det beräknas att antalet enskilda godkännanden på årsnivå uppgår till 11 000—14 000.

Beviljare av enskilt godkännande

I lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (227/2009), nedan *den nuvarande lagen om enskilt godkännande*, föreskrivs om beviljare av enskilt godkännande. Eftersom lagen inte träder i kraft förrän den 1 januari 2011 har det utfärdats en lag om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon (228/2009), nedan *den temporära lagen om enskilt godkännande*. Den temporära lagen är nödvändig därför att Trafiksäkerhetsverket då har tid att med tjänsteproducenterna ingå behövliga avtal för ordnandet av uppgifterna i anslutning till enskilda godkännanden.

Vid beviljandet av enskilda godkännanden är det fråga om en i 124 § i grundlagen avsedd offentlig förvaltningsuppgift och därför regleras överlåtandet av uppgifterna i anslutning till enskilt godkännande till privata i lag.

Enligt den nuvarande lagen om enskilt godkännande svarar Trafiksäkerhetsverket för enskilda godkännanden av fordon i Finland. Själv beviljar det dock inte enskilda godkännanden. Verket upphandlar nödvändiga tjänster för beviljandet av enskilda godkännanden genom att ingå avtal med tjänsteproducenter om tillhandahållandet av tjänsterna i fråga.

Enligt den nuvarande lagen om enskilt godkännande ska en beviljare av enskilt godkännande vara tillförlitlig, oberoende och solvent. De detaljerade krav som gäller dessa motsvarar nästan helt de krav som ställs på den som söker koncession för besiktning av fordon. I fråga om krav på yrkesskicklighet hos den som beviljar enskilda godkännanden hänvisas till de krav på yrkesskicklighet som gäller för personer som utför registreringsbesiktningar. Vid bedömningen av om en bevil-

jare av enskilt godkännande uppfyller de föreskrivna kraven ska det intyg som Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning har gett beaktas.

Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över beviljandet av enskilda godkännanden i Finland. Ämbetsverket kan vid tillsynen anlita Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning. För att utöva tillsynen kan ämbetsverket utföra inspektioner i de lokaler som den som beviljar enskilt godkännande har och få olika uppgifter av beviljaren.

För enskilt godkännande tas ut en avgift för Trafiksäkerhetsverket som i sin tur betalar en ersättning för tjänsten till beviljaren av enskilt godkännande.

Rättelse av ett beslut om enskilt godkännande kan yrkas hos Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket kan häva ett avtal som det har ingått med en beviljare av enskilt godkännande. Om förutsättningarna för ett hävande föreskrivs i 12 § i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

Eftersom den nuvarande lagen om enskilt godkännande förmodligen träder i kraft vid ingången av 2011, utfärdades på samma gång den temporära lagen om enskilt godkännande, vilken trädde i kraft den 29 april 2009. Lagen är i kraft till slutet av 2010.

Enligt 4 § i den temporära lagen om enskilt godkännande ska besiktningsställen som enligt den gällande besiktningskoncessionslagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den är berättigade att utföra registreringsbesiktningar utföra enskilda godkännanden. Även den som beviljar enskilt godkännande ska ha den yrkesskicklighet och övriga sakkunskap som krävs av den som är berättigad att utföra registreringsbesiktningar.

Rättelse av ett beslut om enskilt godkännande vilket har fattats under den tid som den temporära lagen om enskilt godkännande är i kraft kan yrkas hos Trafiksäkerhetsverket.

I början av oktober avlät regeringen en proposition till riksdagen enligt vilken den nuvarande lagen om enskilt godkännande föreslås träda i kraft två år senare och giltighetstiden för lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon bli förlängd

på motsvarande sätt med två år till utgången av 2012.

Avgift för besiktningsverksamhet

Enligt 24 a § i den gällande besiktningskoncessionslagen tar Trafiksäkerhetsverket hos innehavare av koncession för besiktning ut en fast avgift för besiktningsverksamheten för varje utförd besiktning av ett fordon. Avgiften ska sammanlagt motsvara de totalkostnader som Trafiksäkerhetsverket har till följd av utvecklande av besiktningsverksamheten och dess stödfunktioner, tillsynen över besiktningsverksamheten, förande av ett register över fordon för koncessionshavarnas besiktningsuppgifter, uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller och sådana kostnader för kontrollbesiktningar som Trafiksäkerhetsverket ska ersätta.

Bestämmelser om storleken på avgiften för besiktningsverksamheten finns i kommunikationsministeriets förordning om Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda prestationer (1696/2009). År 2010 uppgår avgiften för besiktningsverksamhet till 2,10 euro för varje besiktning som utförts månaden innan. År 2009 fick Fordonsförvaltningscentralen in ca 4,74 miljoner euro i avgifter för besiktningsverksamhet. Då uppgick avgiften för besiktningsverksamhet till 1,50 euro. Avgiften uppvisade ett underskott.

1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Vid en internationell jämförelse kan det konstateras att Finland har varit en föregångare i fråga om utförandet av besiktningar och privatiseringen av besiktningsmarknaden. Finland var en av de första länderna i världen vilka införde besiktningar av fordon.

I de stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är besiktningen i stor utsträckning överensstämmande till följd av unionens lagstiftning.

Den internationella utvecklingen

I Sverige motsvarade marknadsstrukturen ända fram till den 30 juni 2010 situationen i

Finland före privatiseringen som ägde rum 1994. Den lokala besiktningsmyndigheten i Sverige, Bilprovningen, har haft monopol på besiktningsverkverksamheten ända fram till den 30 juni 2010. När Bilprovningen hade monopol på besiktningsverksamheten var tillgången till besiktningstjänster i Sverige sämre än i Finland. Antalet bilar per besiktningsställe uppgick till 24 000. I Finland uppgår antalet bilar per besiktningsställe till 9 700. Avgiften för en periodisk besiktning av en personbil uppgick till 300 svenska kronor innan Bilprovningens monopol upphörde.

För en omreglering av marknaden utfärdades i Sverige den 1 oktober 2009 en lagändringsproposition som gällde besiktningsverksamhet (RP 2009/10:32). De nya bestämmelserna som godkändes på grundval av propositionen trädde i kraft den 1 juli 2010.

Genom lagändringen som gäller besiktningsverksamheten öppnas besiktningsverksamheten i Sverige för konkurrens den 1 juli 2010. Genom lagändringen bedrivs besiktningsverksamhet utan koncession i egentlig mening. Det förutsätts dock att verksamhetsidkaren skaffar ackreditering för besiktningsverksamhet och ingår ett avtal med en myndighet om användningen av ett informations-system. Ackrediteringen som berättigar till att utföra besiktningar kan sökas antingen separat för besiktning av lätta fordon, besiktning av tunga fordon, besiktning av motordrivna arbetsmaskiner eller för en önskad kombination av dessa. Den som bedriver besiktningsverksamhet ska erbjuda alla besiktningar (periodiska besiktningar, registreringsbesiktningar och ändringsbesiktningar) för den fordonsgrupp för vilken denne har meddelats ackreditering.

På den som bedriver besiktningsverksamhet ställs krav på oberoende i förhållande till handel med och import, tillverkning eller marknadsföring av fordon som hör till den fordonsgrupp för vilken denne har meddelats ackreditering eller delar eller tillhör till sådana fordon. Besiktningsaktören ska också vara oberoende i förhållande till reparation eller service av fordon som hör till den fordonsgrupp för vilken denne har meddelats ackreditering, yrkesmässig trafik som kräver

trafiktillstånd och uthyrningsrörelse som kräver tillstånd.

I Sverige krävs inte att besiktningsställena har en provkörningsbana.

Carspect, som hör till koncernen A-Katsastus, har sommaren 2010 inlett besiktningsverksamhet i Sverige. I september 2010 meddelade Carspect på sin webbplats att priset för kontrollbesiktning av en personbil är 300 kronor, om man bokar tid för besiktningen. Utan tidsbokning var priset 350 kronor.

I Norge infördes obligatoriska periodiska besiktningsmarknader 1989. Besiktningsmarknaden öppnades för konkurrens i början av 1990-talet. Då slopades kraven på oberoende vilket ledde till att bilverkstäder fick tillstånd av utföra besiktningar. För att säkra tillgänglighet i glesbygden tillåts bilverkstäder att utföra besiktning och reparation av fordon. Utbudet av besiktning ökade markant efter det att kravet på oberoende slopades. Verkstäderna är för närvarande de största aktörerna på marknaden. Andelen besiktningar utförda av bilverkstäder har ökat från 80 procent till 90 procent under tidsperioden 1999—2006. Statens vägverk (Statens Vegvesen) upphörde att själv utföra periodiska besiktningar från och med den 1 juli 2009.

I Norge råder fri prissättning och fri etableringsrätt. Det finns dessutom många aktörer och hög nivå på tillgängligheten. Priserna på besiktning varierar kraftigt. En bidragande orsak till höga priser är antagligen att en besiktning i genomsnitt tar ca 45—60 minuter (mot 20—30 minuter i Sverige och Danmark och ca 20 minuter i Finland med tillhörande utsläppsmätningar). Det lägsta priset återfinns hos bilverkstäder om besiktning sker i samband med service.

I Danmark öppnades besiktningsverksamheten för fri konkurrens i början av 2005. Omregleringen gällde alla fordons- och besiktningsstyper. Det krävs dock att besiktningsverksamheten ska vara oberoende. Ett företag som bedriver fordonsreparation kan inte utföra besiktningar av fordon. Före omregleringen utfördes besiktningar av bilar endast av Statens Bilinspektion. Efter omregleringen ökade antalet besiktningsföretag snabbt till ca 100 företag och till ca 300 besiktningsställen under sommaren 2006. I Danmark krävs inte en ackreditering. Till-

stånd att bedriva fordonsbesiktning beviljas av Trafikstyrelsen (Færdsstyrelsen).

Målet med fri konkurrens var att förbättra kundbetjäningen och tillgängligheten. På samma gång underlättades möjligheterna att komma in på marknaden markant. För att få besiktarexamen räcker det för en mekaniker att genomgå en tre veckor lång kurs. Dessutom slopade man kravet på körbana och separerade besiktning av lätta fordon och tunga fordon samt erbjöd dem som utför besiktningar en möjlighet att utöva verksamheten i verkstadslokaler. Till skillnad från marknaden i de övriga nordiska länderna sattes ett pristak som var i kraft två år i syfte att upprätthålla effektiviteten i verksamheten.

Den snabba tillväxten orsakade en anmärkningsvärd ändring av marknadsandelarna. Marknadsandelen för Applus, som tidigare hade monopol på verksamheten, sjönk till 30 procent på tre år. För närvarande antar man att det finns en betydande överkapacitet på marknaden. Den leder till en kännbar reduktion av antalet stationer och/eller till en lindrig höjning av priserna.

År 2008 inledde danska statens revisionsverk (Rigsrevisionen) en undersökning av den omreglering av besiktningsbranschen vilken genomfördes 2005. Undersökningen gäller tidsperioden 2005—2008. Avsikten med omregleringen av besiktningen var hög kvalitet, oförändrade eller lägre priser och ökad tillgänglighet. Enligt den rapport som statens revisionsverk gav uppfylldes förväntningarna avseende tillgänglighet eftersom antalet besiktningsstationer ökade och öppettiderna blev mera flexibla än tidigare. Enligt undersökningen inverkade reformen endast till en del på priserna och transportministeriet påvisade inte att förväntningarna på hög kvalitet skulle ha uppfyllts.

På grund av att antalet besiktningsstationer har ökat snabbt har den lokala tillsynsmyndigheten (Færdselstyrelsen) varit tvungen att öka sin egen personal från fyra inspektörer (2004) till 25 inspektörer (2007). I Danmark utövar en person tillsyn över tretton besiktningsställen. Tillsynsbesöken har ökat från 300 besök till 2 500 besök om året under tidsperioden 2005—2008. Statens revisionsverk rekommenderade i sin rapport att tillsynsbesöken i allt större utsträckning bör in-

riktas på s.k. riskföretag. I rapporten rekommenderades likaså att kontrollbesiktningarna av nyligen besiktade fordon bör öka.

I *Storbritannien* infördes fordonsbesiktning 1960. Där har man avreglerat besiktningen av lätta fordon så att den kan utföras på serviceverkstäder. Det statliga verket VOSA (Vehicle and Operator Services Agency) agerar som tillsynsmyndighet. VOSA utför dock fortfarande själv periodiska besiktningar av tunga fordon och registreringsbesiktningar vid statens egna besiktningstillfällen. En förutsättning för att få tillstånd att utföra besiktningar är ett gott anseende och en klanderfri finansiell ställning. Dessutom ska lokaler, utrustning och personal uppfylla de krav som VOSA ställer.

De som innehar tillstånd att utföra besiktningar behöver inte vara oberoende utan besiktning kan utföras av bilverkstäder. Priset för besiktning av fordon regleras i lag.

I *Spanien* baserar sig besiktningsserviceverksamheten på ett regionalt koncessionssystem. Prisnivån och koncessionsvillkoren bestäms av en regional myndighet. En central myndighet utfärdar bestämmelser om innehållet i besiktningar.

År 2003 fattades ett beslut om en övergång från koncessionssystemet till ett system med fri etableringsrätt för s.k. auktoriserade stationer. Regionerna får dock behålla koncessionssystemet till dess att pågående avtal löper ut. Före utgången av 2008 hade enbart Kastilien genomfört den fria etableringsrätten. Övriga regioner avses göra det före utgången av 2012.

Systemet med auktoriserade stationer kommer att inkludera krav på var stationerna placeras. Det finns även möjlighet att inom systemet framöver kräva att stationerna ska besikta både tunga och lätta fordon.

Priset på besiktningar är fast och har inte ändrats de senaste åren. Besiktningar sker vid ett fåtal, stora stationer. Underkännandegraden ligger på ca 20 procent. Lönsamheten i branschen är ytterst god.

Tyskland har ett system där en licens ges ut för varje delstat och där den som beviljats licensen är skyldig att ge ut underlicenser till konkurrenter.

Av dem som utför besiktningar krävs utbildning på ingenjörsnivå och därutöver 6–8 månaders utbildning.

Tillgängligheten är mycket god då det ställs geografiska täckningskrav på licensinnehavarna. I Tyskland tillåts dock även s.k. ambulerande inspektörer vars verksamhet inte behöver vara knuten till en viss ort. Besiktningar som utförs vid verkstäder är således till en del tillåtna på så vis att självständiga inspektörer kan rotera mellan verkstäder och depåer.

Förutom i Storbritannien och Norge kan verkstäder utföra besiktningar även i Holland. I Holland råder fri konkurrens, fri etableringsrätt i branschen och låga krav på utbildningsnivå.

EU-lagstiftningen

För besiktning gäller vad som föreskrivs i parlamentets och rådets direktiv om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet 2009/40/EG, nedan *provningsdirektivet*. Enligt det ska i varje medlemsstat i den staten registrerade motordrivna fordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar genomgå periodisk trafiksäkerhetsprovning i enlighet med direktivet. I bilagorna till direktivet anges de fordonskategorier som ska provas, trafiksäkerhetsprovningarnas periodicitet och vilka komponenter som ska provas. Direktivet innehåller till stor del endast de minimikrav som gäller för besiktning. På så vis kan medlemsstaterna bl.a. förkorta tiden mellan två på varandra följande obligatoriska provningar, öka antalet komponenter som ska provas i fordon, utsträcka kravet på periodisk provning till andra fordonskategorier och föreskriva särskilda kompletterande provningar.

Enligt artikel 2 i provningsdirektivet kan trafiksäkerhetsprovningarna utföras av medlemsstaten eller av ett offentligt organ som utsetts av staten för detta uppdrag eller av organ eller institutioner, även i vederbörlig ordning auktoriserade privata sådana. Om det är fråga om privata organ eller institutioner, ska de direkt övervakas av staten. Om de institutioner som utsetts att handla trafiksäkerhetsprovning samtidigt utför reparationer av fordon, ska medlemsstaterna särskilt kontrol-

lera att objektivitet och en hög kvalitet på provningen upprätthålls. Direktivet innehåller inga närmare bestämmelser om vilka krav som ska ställas på ett organ som utför trafik-säkerhetsprovningarna.

Om enskilt godkännande av fordon föreskrivs i parlamentets och rådets direktiv om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon 2007/46/EG, nedan *ramdirektivet för bilar och släpvagnar*. Bestämmelserna finns i kapitel X i direktivet. Enligt direktivet är den som beviljar ett enskilt godkännande myndighet.

Enligt ramdirektivet för bilar och släpvagnar avses med enskilt godkännande ett förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att ett enskilt fordon, oavsett om det är unikt eller inte, uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven. Medlemsstaterna får enligt ramdirektivet för bilar och släpvagnar medge undantag för ett visst fordon från en eller flera av bestämmelserna i direktivet i fråga eller från en eller flera av de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI till direktivet, förutsatt att medlemsstaten ställer alternativa krav. De innebär administrativa bestämmelser och tekniska krav som syftar till att säkerställa en trafiksäkerhets- och miljöskyddsnivå som motsvarar den nivå som anges i bestämmelserna i ovan nämnda bilaga IV eller bilaga XI.

Medlemsstaten ska bevilja ett enskilt godkännande om fordonet överensstämmer med den beskrivning som bifogas ansökan och uppfyller gällande tekniska krav för det fordonet. För beviljandet utfärdas ett enskilt godkännandeintyg. Godkännandet gäller endast i den medlemsstat som beviljat godkännandet. I direktivet finns särskilda bestämmelser om hur ett fordon som beviljats enskilt godkännande i en medlemsstat kan föreläggas för godkännande i en annan medlemsstat.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden, nedan *tjänstedirektivet*, utfärdades den 12 december 2006. Tidsfristen för det nationella genomförandet av de ändringar

som förutsätts i direktivet löpte ut den 28 december 2009.

Med de bestämmelser som finns i tjänstedirektivet strävar man efter att främja tjänsteleverantörernas etableringsfrihet och den fria rörligheten för tjänster genom att avveckla tillståndsförfaranden och övriga hinder som gäller etableringen vilka kan hindra och försvåra tjänsteleverantörernas möjligheter att komma ut på marknaden i de övriga medlemsländerna. Syftet med tjänstedirektivet är dessutom att säkerställa en inre marknad för tjänsterna genom att undanröja de hinder som begränsar den, stärka rättigheterna hos dem som mottar tjänster, främja kvaliteten på tjänsterna och skapa ett fungerande administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.

Tjänstedirektivet gäller prestationer för vilka man vanligen får ersättning och vilka inte omfattas av bestämmelserna om fri rörlighet för varor, kapital och personer. Direktivet gäller inte verksamhet som har samband med utövandet av offentlig makt enligt artikel 51 i fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt.

Enligt artikel 9 i tjänstedirektivet får tillstånd krävas för tillträde till och utövande av tjänsteverksamhet om tillståndsförfarandet inte diskriminerar tjänsteleverantören i fråga, behovet av ett tillståndsförfarande är motiverat av tvingande hänsyn till allmänintresset och det eftersträlvade målet kan inte uppnås med en mindre begränsande åtgärd, i synnerhet därför att en efterhandskontroll skulle ske för sent för att få någon reell verkan. Med icke-diskriminering avses att kraven varken får vara direkt eller indirekt diskriminerande på grundval av nationalitet eller, i fråga om företag, var företaget har sitt säte.

Enligt artikel 10.4 i tjänstedirektivet ska tillståndet ge tjänsteleverantören rätt att få tillträde till eller utöva tjänsteverksamhet på hela landets territorium, t.ex. genom att upprätta agenturer, dotterbolag, filialer eller kontor, utom då det av tvingande hänsyn till allmänintresset är motiverat att utfärda ett särskilt tillstånd för varje etablering eller begränsa tillståndet till en viss del av territoriet.

Enligt artikel 11.1 i tjänstedirektivet får tillståndet inte vara tidsbegränsat, utom i de fall då tillståndet förnyas automatiskt eller omfattas endast av villkoret att kraven ska

vara fortsatt uppfyllda eller antalet tillgängliga tillstånd är begränsat av tvingande hänsyn till allmänintresset, eller en begränsad varaktighet är motiverad av tvingande hänsyn till allmänintresset.

Enligt artikel 25.1 ska medlemsstaterna säkerställa att tjänsteleverantörer inte åläggs krav som innebär att de endast får utöva en viss angiven verksamhet eller som inskränker möjligheten att utöva flera verksamheter gemensamt eller i partnerskap. Krav får emellertid ställas på följande typer av tjänsteleverantörer: a) reglerade yrken, i de fall då det är motiverat för att se till att reglerna för yrkesetik och uppförande, vilka varierar beroende på de enskilda yrkenas särdrag, följs och då det är nödvändigt för att säkerställa deras oberoende och opartiskhet; b) leverantörer av tjänster såsom certifiering, ackreditering, teknisk kontroll, testning eller försök, om det är motiverat för att garantera deras oberoende och opartiskhet. I artikel 25.2 sägs att om verksamheter på flera olika områden mellan de tjänsteleverantörer som avses i punkterna 1 a och 1 b är tillåtna ska medlemsstaterna säkerställa att intressekonflikter och oförenligheter mellan vissa verksamheter förhindras, det oberoende och den opartiskhet som krävs för vissa verksamheter garanteras och reglerna för yrkesetik och uppförande för olika verksamheter är förenliga sinsemellan, särskilt i fråga om yrkesrelaterad tystnadsplikt.

1.3 Bedömning av nuläget

Allmänt

Med stöd av koncessionslagen från 1993 öppnades besiktningsmarknaden i Finland gradvis för konkurrens från början av 1994. I anslutning till detta upphörde myndighetsregleringen av priset för besiktningar.

Efter att besiktningsmarknaden öppnades för konkurrens har antalet besiktningsställen nästan fyrdubblats. År 1993 uppgick antalet ordinarie besiktningsställen till 77 medan de i slutet av 2009 uppgick till 282. Antalet inom branschen verkamma företag uppgick i slutet av maj 2010 till närmare 50.

Det ökade antalet nya stationer har i någon mån förändrat marknadsdynamiken inom

branschen. Marknadsandelen för det tidigare statsägda bolaget A-Katsastus Oy uppgår dock för närvarande till ca 50 procent. Andelen för bolaget K1 Katsastajat Oy uppgår till cirka en femtedel och den sammanlagda andelen för de övriga företagen uppgår till cirka en fjärdedel av marknaden.

Verksamheten för besiktning av fordon baserar sig på de krav som ställs i lagstiftningen. Ur ett företags synvinkel innebär detta att den totala marknaden för besiktningar är noga fastslagen och på dess storlek inverkar närmast endast ändringar av bilbeståndet och lagstiftningen. Besiktningen som produkt är bestämd i lag. Det här betyder att en besiktning som produkt är likadan oberoende av besiktningsstället. Produktutvecklingen för besiktningsföretagen är därmed i stor utsträckning koncentrerad på att öka effektiviteten i processerna och utveckla kundbetjäningen. Kundbetjäningen har utvecklats genom att besiktningsstationer exempelvis placerats så nära kunderna som möjligt. När man inom ett flertal andra branscher har sökt effektivitet genom att centralisera verksamhetsformerna har utvecklingen inom besiktningsbranschen varit den motsatta.

På samma gång som besiktningen öppnades för konkurrens ordnades tillsyn över besiktningsverksamheten. Tillsynen utövas av Trafiksäkerhetsverket. Företagen inom branschen är positivt inställda till tillsynen och anser att det är viktigt med en kvalitetsutveckling. Kvaliteten på besiktningarna har även på ett påtagligt sätt utvecklats i en positiv riktning under de senaste åren. På samma gång har andelen tekniska fel som den primära orsaken till olycksfall med dödlig utgång hållits kvar på en låg nivå.

Tjänster och tillgången till dem

Ur kundernas synvinkel är det viktigt att en obligatorisk besiktning kan skötas utan en orimligt lång körsträcka och till rimlig kostnad. Enligt konsumentundersökningar är besiktningsställets läge, flexibla tjänster och tillförlitlighet viktigare än besiktningsens pris.

Tack vare konkurrensen har besiktningsstationernas placering förbättrats med tanke på kunderna. Ändringen har gagnat konsumenterna på så vis att det relativa antalet besikt-

ningar har minskat per besiktningsställe och anställd. De faktorer som inverkar på konsumenternas val av besiktningsställe, d.v.s. tillgänglighet och betjäning, har således förbättrats. För närvarande finns det tillgång till besiktningstjänster på ett flertal orter inte bara på vardagskvällar utan också på lördagar. Ett flertal företag använder sig av ett tidsbeställningssystem som fungerar via internet och vissa företag sänder kallelser till besiktning per brev. Dessutom tillhandahåller merparten av besiktningsföretagen besiktningstjänster även utan en på förhand bokad tid. På grund av konkurrenssituationen har företagen inom branschen på ett påtagligt sätt satsat på kurser i kundbetjäning för de anställda. Kundbelåtenheten avseende besiktningen har i allmänhet förbättrats avsevärt från nivån före 1994.

Trots att antalet besiktningsställen har ökat har det ständigt varit en utmaning att säkerställa skäliga besiktningstjänster i hela landet. Besiktningsställen har koncentrerats till de största boendecentrum. På annat håll ligger verksamhetsställen på långt avstånd från varandra vilket innebär att där saknas konkurrens. Bristen på konkurrens har i sin tur i ett flertal fall lett till högre besiktningspriser än i snitt.

Besiktningskoncessionens omfattning

Enligt den gällande besiktningskoncessionslagen kan koncession beviljas antingen begränsad till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar eller för alla besiktningslag. Den koncession som beviljas för enbart periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar berättigar och förpliktar till att utföra periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av såväl tunga som lätta fordon. I praktiken innebär det här att ett företag till och med för att få en begränsad koncession ska ha tillgång till besiktningslokaler för både tunga och lätta fordon. Det här kräver begränsar antalet potentiella affärsverksamhetsställen eftersom besiktning av tunga fordon kräver rikligt med utrymme både utom- och inomhus. Eftersom antalet besiktningar som utförs på lätta fordon är flerdubbelt större än antalet besiktningar som utförs på tunga fordon subventionerar besiktningarna av lätta

fordon i själva verket besiktningarna som utförs på tunga fordon.

Lokaler för besiktning av fordon kan trots bestämmelserna om oberoende i besiktningskoncessionslagen hyras vid en verkstad. Enligt 11 § i lagen ska separata lokaler för besiktning av lätta och tunga fordon vara belägna nära varandra så att den som svarar för besiktningsverksamheten har en faktisk möjlighet att svara för besiktningsverksamheten vid besiktningsstället. I motiveringen till lagen nämns att lokalerna kan vara belägna på högst 10 kilometers avstånd från varandra och körsträckan från den ena lokalen till den andra får räkna högst 15 minuter.

I praktiken är det relativt enkelt att få tag på besiktningslokaler för besiktning av lätta fordon. Besiktningen av tunga fordon kräver dock rikligt med utrymme både utom- och inomhus. Det här innebär att det i ett flertal fall har visat sig vara problematiskt att anvisa lokaler som behövs för besiktning av tunga fordon. Det här begränsar å sin sida antalet potentiella affärsverksamhetsställen. Dessutom förutsätter besiktningar av tunga fordon relativt stora investeringar i anordningar. En investering i en linje för besiktning av tunga fordon är dyrare i jämförelse med den som besiktningar av lätta fordon förutsätter. Antalet besiktningar är dock påtagligt lägre. Det här ökar kostnaderna för besiktningsverksamheten.

Oberoende

Enligt den gällande lagen om besiktningskoncession förutsätts ett strikt oberoende av den som söker koncession för besiktning. Lokaler för besiktning av fordon och anordningar för besiktning kan dock trots bestämmelserna om oberoende hyras vid en verkstad vilket kännbart försvagar det för övrigt strikta oberoendet för ett besiktningsställe. Det är redan för närvarande vanligt att lokaler och anordningar som behövs framför allt för besiktning av tunga fordon hyrs vid verkstäder. Då både repareras och besiktas fordonet i själva verket på samma verksamhetsställe trots att aktörerna är skilda företag.

Krav på utbildning för den som utför besiktning

För den personal som utför besiktningar gäller stränga krav på utbildning genom vilka man kan säkerställa att verksamheten är högklassig. Enligt den gällande besiktningskoncessionslagen ska den som utför besiktningar som grundutbildning ha avlagt minst examen vid biltekniska studielinjen vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande lämplig examen på teknikernivå. Som tilläggsutbildning förutsätts sådan besiktarexamen och specialutbildning som motsvarar besiktningsuppgifterna samt periodiskt återkommande fortbildning.

Kraven på grundutbildning hos dem som utför besiktning är i Finland, liksom även i Tyskland, avseende kravnivån de högsta i Europa. Kravet på utbildning förvärrar möjligheterna för nya arbetstagare och företag att komma in i branschen.

Eftersom teknikerutbildningen upphörde i mitten av föregående decennium är en ingenjörutbildning för närvarande i praktiken minimikravet för att få utföra besiktningsuppgifter. Inom besiktningsbranschen har regionerna under de senaste åren rentav haft brist på arbetskraft. Man har även haft brist på personer som svarar för verksamheten och som har tillräcklig arbetserfarenhet. Den försvagade ekonomiska situationen har emellertid förbättrat tillgången till arbetskraft. Den förbättrade ekonomiska situationen och pensionsavgången under de närmaste åren förväntas dock återigen förändra situationen.

Besiktningsmarknaden i Finland

Ett särdrag hos besiktningsmarknaden i Finland är den centrala roll som staten och lagstiftningen spelar avseende skapandet av marknaden och dess funktionsduglighet. Bilägarna är skyldiga att föra sin bil till besiktning med jämna mellanrum och besiktningsaffärsverksamheten regleras noggrant.

För fordonen har slagits fast ett besiktningsintervall enligt bl.a. fordonskategori. Som exempel kan nämnas att besiktningscykeln för en personbil bestäms utifrån bilens ålder: på en ny bil ska besiktning utföras första gången tre år efter att fordonet togs i bruk, följande besiktning är två år därefter och därefter utförs besiktningar årligen. På

lätta, bromsförsedda släpvagnar ska däremot utföras besiktning vartannat år.

I Finland utförs drygt tre miljoner besiktningar om året. Av dem är 85 procent besiktningar som utförs på personbilar, 10 procent besiktningar som utförs på paketbilar och resten är besiktningar som utförs närmast på tunga fordon och lätta släpvagnar. Eftersom omfattningen av bilbeståndet i Finland är rätt så stabiliserad har även antalet besiktningar hållits kvar på nästan samma nivå. Antalet besiktningar har dock årligen ökat i någon mån.

Verksamhetsmodellen för ett besiktningsställe

Fordonsförvaltningscentralen lät på begäran av kommunikationsministeriet företaget McKinsey & Company göra en utredning om den ökade konkurrensen inom besiktningsbranschen (Fordonsförvaltningscentralen Utredningar, Nr 2/2008: Selvitys katsastusalan kilpailun lisäämisestä (Utredning om den ökade konkurrensen inom besiktningsbranschen)), nedan *McKinseys & Companys första utredning*. Utredningen publicerades i september 2008.

På besiktningsaffärsverksamheten inverkar i hög grad besiktningsställets användningsgrad och prisnivå eftersom andelen rörliga kostnader är ringa. Investeringarna för ett nytt besiktningsställe är beroende av om aktören har egna eller hyrda lokaler. Enligt McKinseys & Companys första utredning kostar uppförandet av ett verksamhetsställe av nuvarande slag med två linjer för besiktning av lätta fordon och en linje för besiktning av tunga fordon, med undantag av bygandet av lokalerna, ca 350 000–420 000 euro. Av beloppet orsakas 100 000–120 000 euro av linjerna för lätta fordon och 70 000–80 000 euro för linjen för tunga fordon. De resterande investeringarna består av kostnaderna för installation av anordningar och ändrings- och renoveringskostnader i lokalerna.

Ett vanligt besiktningsställe i Finland har en omsättning på ca 400 000–600 000 euro och en användningsgrad på 40–50 procent. Största delen av omsättningen fås från periodiska besiktningar som utförs på lätta fordon.

Antalet besiktningar som utförs på tunga fordon uppgår till endast cirka sex procent av alla besiktningar som utförs på ett besiktningssälle trots de stora investeringskostnaderna för besiktningssället.

Merparten av utgifterna för verksamheten består av personalkostnader som uppgår till i snitt ca 43 procent av omsättningen för besiktningssället. Personalkostnaderna varierar något beroende på variationerna i antalet besiktningar. Det ska dock finnas personal på stationerna även under de tider då det är lugnare eftersom merparten av kunderna numera kommer till besiktning utan en på förhand bokad tid. Avskrivningarna som investeringarna ger upphov till uppgår till ca 4–5 procent av omsättningen. Lokalerna är ofta hyreslokaler och kostnaderna för dem uppgår till ca 6–10 av omsättningen.

Utvecklingen av priserna för periodisk besiktning

Enligt McKinseys & Companys första utredning kan i fråga om utvecklingen av priserna för besiktning urskiljas tre olika faser: 1994–2002, 2002–2004 och 2004–2008. Efter att marknaden öppnades steg priserna för besiktning med en relativt jämn årstakt på ca 7 procent från 1994 till 2002. Under 2002–2004 uppgick den genomsnittliga prisstegringen till 17 procent om året. Under den här tiden skedde det också betydande förändringar i strukturerna och kraven för branschen. Efter 2004 avmattades prisstegringen och ökningen avtog återigen till 7 procent om året.

Vid en granskning av kostnadsökningen under 1994–2008 har indexet för de totala kostnaderna stigit med ca 3,6 procent om året medan prisindexet för besiktningarna har stigit med 8,0 procent. Förändringen var särskilt stor under 2002–2004 då priset steg med 17 procent om året. Den årliga ökningen av de totala kostnaderna uppgick dock till endast 7,2 procent.

Prisutvecklingen under 1994–2008 kan förklaras med ökade kostnadsfaktorer och förbättrad tillgänglighet. Höjningen av priset för besiktning från 17 euro till 41 euro kan förklaras med de ökade löne-, lokal- och anordningskostnaderna, höjningen av avgiften

för besiktningsverksamhet, de nya investeringarna i anordningar och mervärdesskatten. Tillgängligheten har påtagligt förbättrats (antalet besiktningar per anställd, d.v.s. sänkning av användningsgraden, vilken även beaktar att den tid som en besiktning tar har förlängts) under tidsperioden i fråga. Detta kan förklara prisstegringen från 41 euro till 47 euro. Vid en granskning av de här faktorerna uppgår den höjning som inte går att förklara till endast cirka en euro. Utöver de här ska man även beakta de nya OBD- och avgasmätningarna och den beräknade lönsamhetsnivån för dem. Via den inverkar de markant på den vinst som företagen gör.

När prisutvecklingen betraktas under en kortare tidsperiod, d.v.s. 2002–2008, kan den enligt McKinseys & Companys första utredning inte längre förklaras med ökade kostnader och förbättrad tillgänglighet. Enligt bedömningarna kan av den höjning på 20 euro som skett under tidsperioden endast ca 13 euro förklaras med exempelvis lönekostnader och kostnader för anordningar och höjd skatt. Den resterande prishöjningen på 7 euro orsakas av övriga faktorer. I detta fall är det mest sannolikt att priserna har höjts för att förbättra affärsverksamhetens lönsamhet.

Under 1994–2002 steg kostnaderna således snabbare än priserna medan priserna under 2002–2008 steg påtagligt snabbare än kostnaderna.

Förutom det höjda priset på en periodisk besiktning har i besiktningskraven även tagits med avgas- och OBD-mätningarna. De totala besiktningskostnaderna för en ny bil har således höjts på så vis att då priset för en besiktning uppgick till 22 euro 1994 (17 euro periodisk besiktning och 5 euro avgasmätning) uppgick det till 78 euro 2008.

Avgasmätningen var obligatorisk redan 1994, och den utförs på ottomotordrivna bilar som tagits i bruk 1978 eller därefter och på dieselmotordrivna bilar som har tagits i bruk 1980 eller därefter. Priset för avgasmätningen har stigit. Det uppgick till 5 euro 1994 och uppgår för närvarande i snitt till 17 euro (årlig höjning 9,1 procent). Enligt företagarna inom branschen har kostnaden för investeringar i anordningar under motsvarande tidsperiod stigit med enbart 1,3 procent om året. OBD-mätningen blev obligatorisk 2004 för

bilar som har tagits i bruk 2001 och därefter. Det genomsnittliga priset för en OBD-mätning uppgår i Finland till ca 13 euro, kostnaderna för anordningen uppgår dock till mindre än en euro per besiktning.

McKinsey & Company gjorde på begäran av Fordonsförvaltningscentralen ytterligare en utredning om situationen 2009 (Fordonsförvaltningscentralen Utredningar, Nr 8/2009: Katsastusalan markkinatilanteen kehityksen tilannekatsaus vuodelta 2009 (Lägesrapport om utvecklingen av marknadsläget inom besiktningensbranschen 2009)), nedan *McKinseys & Companys andra utredning*.

Enligt McKinseys & Companys andra utredning har det genomsnittliga totalpriset för en besiktning av en lätt bensinbil fortsatt att stiga från 78 euro 2008 till 83 euro trots att nya besiktningstillfällen har inrättats. I utredningen avses med totalpris det pris som fås när man till det ordinarie priset för en periodisk besiktning sätter priset för en avgas- och OBD-mätning. Prishöjningen förklaras med de höjda priserna för avgas- och OBD-mätningarna. Priserna har höjts med i snitt 5 procent (5 euro), medan priset för en periodisk besiktning i snitt har hållits stabilt. Den hårdnande regionala konkurrensen har lett till en större variation i prisnivån mellan de olika regionerna.

I McKinseys & Companys andra utredning dras bl.a. den slutsatsen att utvecklingen under den senaste tiden stärker uppfattningen om den inverkan som en ökad konkurrens har på priserna. Den ökade konkurrensen har lett till att priserna har höjts långsammare än i snitt och till att priserna rentav har sänkts. I utredningen konstateras också att priskonkurrensen upprätthålls framför allt av oberoende och nya företagare medan genomsnittspriserna hos de stora kedjorna rentav är 20 procent högre.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

Syftet med propositionen är att revidera bestämmelserna om besiktningsskoncessioner så att de börjar motsvara utvecklingen inom besiktningensverksamheten och de utvecklings-

behov som konstaterats i verksamheten. Fordonsbesiktningensverksamheten öppnades för begränsad konkurrens i början av 1994 så att särskilda villkor gällde för verksamhetsställenas läge. Fram till i dag har tillståndsbegärd besiktningensverksamhet utan begränsningar gällande verksamhetsställenas läge bedrivits utan väsentliga ändringar i de bestämmelser om besiktningsskoncession som utfärdades i slutet av 1990-talet.

Syftet med propositionen är att utan att försämra den nuvarande kvaliteten på besiktningarna dämpa de senaste årens prisstegring på besiktningar och därigenom sänka trafik-kostnaderna. För att uppnå målet föreslås i syfte att utöka konkurrensen i besiktningensbranschen i första hand att det ska bli lättare att få besiktningsskoncession, vilket i sin tur gör det lättare för nya företagare att etablera sig i branschen. Målet är också att utöka utbudet av besiktningstjänster och göra det lättare för besiktningstillfällen att etablera sig på ett sätt som effektivare motsvarar den geografiskt ojämnt fördelade efterfrågan på besiktningar för olika fordonsklasser.

För att utöka konkurrensen och kostnadseffektiviteten i besiktningensbranschen föreslås det att kravet på att erbjuda besiktningar av såväl lätta som tunga fordon slopas och i stället föreslås att det ska bli tillåtet att också inrätta besiktningstillfällen för enbart lätta eller tunga fordon. När besiktningar av tunga och lätta fordon inte längre är bundna till varandra i besiktningsskoncessionen blir det möjligt för besiktningstillfällen för lätta och tunga fordon att etablera sig på ett sätt som effektivare motsvarar den varierande geografiska efterfrågan på dessa tjänster.

För att minska kostnaderna för besiktningensverksamheten och göra det lättare att komma in i besiktningensbranschen föreslås att den nuvarande besiktningsskoncessionslagens strikta krav på oberoende i förhållande till annan verksamhet i fordonsbranschen slopas i fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar. Syftet med att lätta upp kravet på oberoende är att särskilt i glesbygden göra det möjligt att utnyttja besiktningstillställens kapacitet för service- eller reparationsarbeten på fordon eller andra arbeten i fordonsbranschen, vilket möjliggör synergifördelar i fråga om de kontrolluppgifter som

ingår i fordonsbesiktningar. På motsvarande sätt ska kommersiella bilverkstäder som uppfyller kraven för besiktningskoncession ha möjlighet att erbjuda även besiktningstjänster. Målet är att ge bilisterna möjlighet att välja att få service och besiktning av bilen på ett och samma ställe så att de på detta sätt kan spara tid och resor. Bilisten ska emellertid även i fortsättningen alltid ha rätt att välja enbart besiktning av bilen utan anslutande reparationer eller service.

Målet med reformen av utbildningskraven för besiktare är att göra det möjligt att söka sig till besiktarutbildning även via yrkes- och specialyrkesexamina utöver teknik- och ingenjörsexamen som för närvarande. Kraven på besiktningspersonalens grundutbildning revideras på detta sätt i linje med kraven i andra EU-länder och samtidigt säkerställs tillgången på yrkesskicklig besiktningsarbetskraft i fortsättningen.

Syftet med den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon är att slutgiltigt genomföra bestämmelserna om beviljande av nationella enskilda godkännanden i ramdirektivet om godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. Från ingången av 2013 ska enskilda godkännanden beviljas av beviljare av enskilda godkännanden som ingått avtal med Trafiksäkerhetsverket.

Målet är att den avgift för besiktningsverksamheten som tas ut av besiktare ska uppfylla kraven i grundlagen.

2.2 Alternativ

Besiktningsbranschens fortsatta oberoende i förhållande till den övriga bilbranschen

Det nuvarande kravet på att besiktningsbranschen ska vara oberoende av annan kommersiell verksamhet i fordonsbranschen har säkerställt att besiktningarna utförs separat från andra kommersiella tjänster som gäller fordon. Slutresultatet av besiktningarna kan inte påverkas av eventuella andra kommersiella strävanden hos de företag som bedriver besiktningsverksamhet. Kravet på oberoende ger också dem som anlitar besiktningstjänster visshet om att besiktningen utförs opartiskt.

Å andra sidan hindrar kravet på oberoende av den övriga bilbranschen besiktningsställen från att under lugna tider använda sin kapacitet för andra uppgifter som gäller fordon, t.ex. service och reparationer, och som verksamhetsställets lokaler och utrustning som sådana eller efter komplettering skulle möjliggöra. Kravet på oberoende gör det inte heller möjligt att i glesbygden inrätta ett gemensamt besiktnings- och verkstadsställe med funktioner som skulle komplettera varandra. Om besiktnings- och verkstadsverksamhet tillåts på samma verksamhetsställe skulle det främja möjligheten att behålla verkstads- och besiktningstjänster i glesbygden.

Finlands nuvarande strikta krav på oberoende av annan kommersiell verksamhet i bilbranschen motsvarar i flera avseenden den begränsning av tillträde till besiktningsbranschen som tillämpats i Portugal. I EG-domstolens dom C-438/08 ansågs kravet på oberoende av annan verksamhet i fordonsbranschen som omotiverat strängt i förhållande till målet och oförenligt med artikel 43 EG. Det strikta kravet på oberoende av annan verksamhet i bilbranschen ansågs som särskilt problematiskt i situationer där ett företag som lagligt bedriver kommersiell verksamhet i bilbranschen i ett annat EU-land vill börja erbjuda besiktningstjänster i ett land med strikta krav på oberoende. I dessa fall utgör kravet på oberoende av bilbranschen ett hinder för etableringsfriheten ur EU-bestämmelsernas perspektiv.

Enligt McKinsey & Companys andra utredning är det möjligt att få ett utbud av besiktningstjänster med större geografisk täckning och flera besiktningsaktörer om det strikta kravet på oberoende slopas och även bilverkstäder tillåts utföra besiktningar. Detta skulle som enskild förändring bidra mera till ökad konkurrens i besiktningsbranschen och sänkta besiktningspriser än de andra alternativen.

I fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar föreslås bibehållandet oberoende inte som ett alternativ, eftersom det inte möjliggör effektiva åtgärder i syfte att utöka utbudet av periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar, den geografiska täckningen eller konkurrensen i besiktningsbranschen. Registrerings-, ändrings- och kopp-

lingsbesiktningar är godkännanden av engångsnatur av fordon och kombinationer för användning i trafik. I fråga om dessa besiktningar är kravet på oberoende av handel, reparation och service som gäller fordon och annan verksamhet som hänför sig till fordon, t.ex. skadegranskning i anslutning till försäkringsverksamhet, fortfarande motiverat.

Fortsatt besiktningsskoncession för lätta och tunga fordon tillsammans

Kombinerat besiktningstillstånd för lätta och tunga fordon har säkerställt upprätthållandet av ett besiktningssnätverk för tunga fordon som är lika omfattande som nätverket av besiktningstillstånden för lätta fordon i hela landet.

År 2009 var endast cirka 6 % av det totala antalet besiktningar besiktningar av tunga fordon. Kravet på att ett besiktningstillstånd alltid ska erbjuda besiktningstjänster för både tunga och lätta fordon försämrar koncessionshavarens möjlighet att placera verksamhetstillstånden effektivt i överensstämmelse med efterfrågan på besiktningstjänster för lätta eller tunga fordon. Antalet besiktningar av lätta fordon är väsentligt större än av tunga fordon, vilket i praktiken har lett till att verksamhetstillstånden i huvudsak placerats i överensstämmelse med efterfrågan på besiktningar och konkurrenssituationen i fråga om lätta fordon, varvid användningsgraden i fråga om verksamhetstillstånden för besiktningsskoncession avseende av tunga fordon i allmänhet har blivit låg, ofta under 40 %.

Även om de nuvarande bestämmelserna om besiktningsskoncession gör det möjligt att separera besiktningsskoncessionen avseende tunga fordon geografiskt på ett avstånd av högst tio kilometer och tidsmässigt på högst 15 minuters resväg från lokalerna på besiktningstillståndet för lätta fordon, försvårar förpliktelsen möjligheten att erbjuda besiktningstjänster för lätta fordon i överensstämmelse med efterfrågan avseende lätta fordon och försämrar således besiktningsskoncessionens konkurrenssituation. Ett lösningsalternativ enligt vilket det skulle bli tillåtet att erbjuda besiktningstjänster för tunga fordon på längre avstånd från verksamhetstillståndet för lätta fordon undanröjer inte problemet med att för-

lägga besiktningstjänster för tunga och lätta fordon på ett kostnadseffektivt sätt i överensstämmelse med efterfrågan på besiktningar för vardera fordonskategorin och gör det inte lättare för nya besiktningsskoncessionärer att ta sig in i branschen.

Alternativet att behålla koncessionerna för tung och lätt materiel tillsammans ansågs inte vara genomförbart, eftersom lösningen inte skulle göra det möjligt att på ett kostnadseffektivt sätt placera besiktningstillstånden för lätta och tunga fordon separat i överensstämmelse med den faktiska geografiska efterfrågan och konkurrenssituationen för besiktningar.

2.3 De viktigaste förslagen

Förslag till ändringar av kravet på oberoende inom besiktningsskoncessionen och verksamheten för enskilt godkännande

I fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar föreslås att de strikta kraven på oberoende slopas helt och hållet. Även sådana sökande ska kunna få koncession för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar som bedriver eller står i kommersiellt, ekonomiskt eller annat beroendeförhållande till den som bedriver tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar eller utrustning till fordon eller skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet eller tillståndspliktig trafik. Även om kraven på oberoende slopas i fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar ska den som innehar besiktningsskoncession i enlighet med förvaltningslagen ändå inte ha rätt att besikta fordon som han eller hon äger eller innehar.

För den som ansöker om koncession för registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning föreslås som krav på oberoende att sökanden inte får bedriva eller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller annat beroendeförhållande till den som bedriver tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon eller skadegranskningsskoncession i anslutning till försäkringsverksamhet eller tillståndspliktig trafik. Den som an-

söker om koncession för registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning får inte heller stå i beroendeförhållande till organisationer som bedriver sådan verksamhet som uppräknas ovan.

Av en beviljare av enskilt godkännande och den som är anställd hos denne förutsätts att samma krav på oberoende är uppfyllda som av den som ansöker om koncession för registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning. Kraven på oberoende hindrar inte att den som ansöker om koncession för registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning och den som beviljar enskilt godkännande är verksam som i fordonslagen avsedd teknisk tjänst eller godkänd sakkunnig.

Förslag till ändringar av besiktningskoncessionernas omfattning

Det föreslås att de fordonskategorier som besiktningskoncessionerna omfattar ändras så att det inte ska krävas att koncessionshavaren erbjuder besiktningar av både tunga och lätta fordon. Det ska vara möjligt att få besiktningskoncession för besiktning av enbart lätta eller tunga fordon eller bägge. Besiktningskoncession för lätta fordon ska omfatta personbilar med en totalmassa av högst 3,5 ton (fordon i kategori M₁), paketbilar (fordon i kategori N₁), mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjulingar samt lätta fyrhjulingar (kategori L), släpvagnar med en totalmassa av högst 3,5 ton (kategorierna O₁-O₂) och terrängfordon. Övriga fordon ska omfattas av besiktningskoncession för tunga fordon.

Det ska vara möjligt att bevilja besiktningskoncession för utförande av besiktningar enligt besiktningsslag separat för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon, periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon, periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av lätta fordon samt periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av tunga fordon. Det ska vara möjligt att bevilja besiktningskoncession för utförande av besiktningar som hör till flera än en av de ovan uppräknade grupperna. Det ska inte vara möjligt att få kon-

cession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar om inte besiktningsstället också utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av fordonskategorierna i fråga.

Den nuvarande förpliktelsen enligt koncessionerna att utföra besiktningar av både tunga och lätta fordon slopas. Förpliktelsen har på många besiktningsställen lett till låg användningsgrad inom besiktningsverksamheten avseende tunga fordon och på så sätt försämrat besiktningsverksamhetens ekonomiska effektivitet. Besiktningarna av tunga fordon utgjorde 2009 endast cirka 6 % av alla besiktningar, men kostnaderna för besiktningslinjen för tunga fordon är i allmänhet större än för besiktningslinjen för lätta fordon. Genom att koppla besiktningarna av tunga och lätta fordon till samma koncession har besiktningsutbudet avseende tunga fordon fått geografiskt lika heltäckande som besiktningsutbudet avseende lätta fordon. Å andra sidan har det ringa antalet besiktningar av tunga fordon jämfört med antalet besiktningar av lätta fordon lett till överkapacitet i fråga om besiktningen av tunga fordon. Förfarandet begränsar en kostnadseffektiv förläggning av besiktningsverksamheten för både lätta och tunga fordon i överensstämmelse med efterfrågan på besiktningar för vardera fordonskategorin.

När besiktningskoncessionerna för lätta och tunga fordon separeras kan man vänta att överlappningarna inom nätet av besiktningsställen för tunga fordon försvinner. På de verksamhetsställen där man eventuellt subventionerar besiktningsverksamheten för tunga fordon med intäkterna från besiktningarna av lätta fordon, kan besiktningspriserna för tunga fordon stiga. Tillgången till tjänster för tunga fordon anses dock inte äventyras ens i glesbygden, för redan för närvarande utför en del av besiktningsställena besiktningar av tunga fordon vid en närbelägen kommersiell verkstad genom att hyra verkstadens lokaler och anordningar för tiden för besiktningen. Enligt förslaget gör dessutom slopandet av det strikta kravet på oberoende det möjligt för verkstäder för tunga fordon att i fortsättningen skaffa besiktningskoncession för tunga fordon. Detta beräknas öka utbudet av besiktningstjänster för tunga fordon och

skapa en ram för att den geografiska tillgången till besiktningstjänster för tunga fordon beroende på efterfrågan ska kunna ordnas inom ett servicenät med minst samma omfattning som det nuvarande utbudet av kommersiella reparationstjänster för tunga fordon i landet. I de regioner där utbudet av besiktningstjänster för tunga fordon eventuellt är bristfälligt ska besiktningsskoncession för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar kunna beviljas en sökande vars lokaler eller anordningar till ringa delar inte uppfyller kraven.

Slopande av solvenskravet för den som söker besiktningsskoncession

Det nuvarande kravet på att den som söker besiktningsskoncession ska vara solvent slopas. Genom att slopa kravet på att de som söker koncession ska vara solventa vill man göra det lättare för nya företagare att etablera sig i branschen. För att kundens egendom ändå ska vara trygg vid besiktningstillfället krävs att koncessionshavaren har en ansvarsförsäkring.

Slopande av kravet på provkörningsbana

Vid besiktning av lätta fordon utförs merparten av de viktiga kontroller som inverkar på säkerheten med kontrollanordningar inomhus på besiktningssället. Den minst 50 meter långa provkörningsbana som krävs för närvarande anses inte längre nödvändig. Provkörningen ska emellertid inte slopas.

När kravet på provkörningsbana för lätta fordon slopas underlättas möjligheten att etablera besiktningssällena för lätta fordon i tätbebyggda områden i överensstämmelse med efterfrågan på besiktningstjänster. Detta främjar konkurrensen i besiktningssbranschen och möjliggör ett bredare utbud av besiktning för lätta fordon.

Förslag till effektiviserad tillsyn över besiktningar och enskilda godkännanden

För tillsynen över besiktningssuppgifter och enskilda godkännanden föreslås Trafiksäkerhetsverket få befogenheter att stoppa ett fordon när det lämnar besiktningen eller det en-

skilda godkännandet och att kontrollera fordonet på nytt. Trafiksäkerhetsverket ska utan ersättning få utföra kontrollen på besiktningssället eller godkännandestället och därvid använda ställets kontrollanordningar och lokaler.

Besiktningsserviceregistret

Det förutsätts att Trafiksäkerhetsverket för ett besiktningsserviceregister. Besiktningsserviceregistret ska vara ett offentligt register över innehavare av besiktningsskoncession och ärenden i anslutning till deras besiktningstjänster vilket baserar sig på automatisk databehandling.

Innehavaren av besiktningsskoncession ska i besiktningsserviceregistret föra in verksamhetsställens namn, läge och kontaktuppgifter samt enligt besiktningsslag de betjäningstider då allmänheten kan få besiktningstjänster på besiktningssället. Dessutom krävs att innehavaren av besiktningsskoncession i registret för in uppgifter om de besiktningstjänster som erbjuds och de avgifter som allmänt tas ut för dem enligt fordonskategori och besiktningsslag.

Besiktningsserviceregistret ska fungera som en elektronisk informationskanal för dem som behöver besiktning. De ska enkelt kunna söka efter det besiktningssälle som bäst motsvarar deras behov med hjälp av internetförbindelse. Besiktningsserviceregistret ska också fungera som ett redskap för innehavarna av besiktningstillstånd med vars hjälp besiktningssällena enkelt kan informera kunderna om de besiktningstjänster som de erbjuder.

Ur besiktningsserviceregistret får konsumenterna enkelt information om besiktningssällenas läge, de besiktningstjänster som verksamhetsställena erbjuder och priserna på tjänsterna. De service- och prisuppgifter som besiktningsserviceregistret förmedlar till konsumenterna främjar konkurrensen i besiktningssbranschen och registret kunde således bidra till att besiktningsspriserna sjunker.

Ändringar i utbildningskraven för besiktare

Den teknikerutbildning som för närvarande utgör krav på grundutbildning för besiktare

har upphört 2001, vilket i praktiken har lett till att kravet på grundutbildning för besiktare som kommer in i branschen har höjts till ingenjörsnivå (YH). Till följd av ändringen har det blivit svårare att få arbetskraft till besiktningensbranschen, vilket i sin tur har lett till att konkurrensen i besiktningensbranschen inte har ökat så mycket. Kravet på ingenjörsexamen avviker också från den europeiska grundutbildning som allmänt krävs av besiktare. För att öka konkurrensen i fråga om besiktningstjänster och trygga tillgången på arbetskraft i besiktningensbranschen föreslås som krav på grundutbildning för besiktare som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar specialyrkesexamina och yrkesexamina enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning som lämpar sig för branschen. Av en person som avlagt specialyrkesexamen eller yrkesexamen ska dock krävas längre verkstadserfarenhet.

Av den person som svarar för besiktningens verksamheten på ett besiktningställe som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar ska som grundutbildning krävas minst yrkesexamen enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning som lämpar sig för besiktningens verksamhet. När koncessionen berättigar till andra besiktningar ska den person som svarar för besiktningens verksamheten som grundutbildning ha minst i yrkeshögskolelagen avsedd ingenjörsexamen inom teknik och kommunikation (YH), som har avlagts inom utbildningsprogrammet för bilteknik eller något annat lämpligt utbildningsprogram eller i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning avsedd specialyrkesexamen som lämpar sig för besiktningens verksamhet.

Examen vid biltekniska studielinjen vid en teknisk läroanstalt och motsvarande examen på teknikernivå liksom examen på ingenjörsnivå ska fortfarande uppfylla kravet på grundutbildning för alla besiktningssuppgifter.

Genom ändringen säkerställs tillgången på tillräcklig personal utan att kvaliteten på besiktningarna äventyras. Förslagen beräknas också dämpa kostnadsstegringen i branschen och prisstegringen på besiktningar.

Tillsynsavgift för besiktningens verksamheten

Det föreslås att den avgift för besiktningens verksamheten som för närvarande fastställts med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten ändras till en tillsynsavgift för besiktningens verksamheten av skattenatur som i stor utsträckning tas ut för samma ändamål. Tillsynsavgiften för besiktningens verksamheten ses som en skatt ur grundlagsperspektiv. Bestämmelser om den ska utfärdas genom lag. För närvarande betalar innehavarna av besiktningskoncession en avgift för besiktningens verksamheten på 2,10 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningstället. Lagen om tillsynsavgift för besiktningens verksamheten föreslås träda i kraft 2012. För att täcka de växande tillsynskostnaderna och kostnader för besiktningsserviceregistret föreslås att tillsynsavgiften ska vara 2,90 euro.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Kommunikationsministeriet samt Trafiksäkerhetsverket hade Ramboll Management Consulting att göra en utredning om konsekvenserna av det utkast till lag gällande besiktningskoncessioner som sändes på remiss (Trafis publikationer 11/2010; Selvitys ajo-neuvojen katsastusluvista annetun lain muutostehdotusten vaikutuksista (Utredning om konsekvenserna av förslagen till ändringar i lagen om koncession för fordonsbesiktning), nedan *Rambolls utredning*. Utredningen publicerades i september 2010.

Konsekvenser för hushållen

Ett syfte med propositionen är att dämpa den höjning av avgifterna för besiktning som förekommit de senaste åren utan att försämra kvaliteten på besiktningarna.

Enligt den föreslagna *besiktningsskoncessionslagen* ska ett besiktningställe som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar kunna bedriva fordonsservice och reparationer av fordon. När företagets nya tjänster utvecklas ska människorna i fortsättningen kunna serva, reparera och besikta sitt fordon på samma verksamhetsställe med ett besök. Detta minskar den tid och det besvär

som går åt för dessa åtgärder. Eftersom utbudet av besiktningstjänster särskilt i fråga om periodiska besiktningar av lätta fordon sannolikt kommer att öka jämfört med nuläget, kommer det närmaste besiktningsstället också att finnas närmare kunden. Den ökade konkurrensen antas också dämpa och eventuellt sänka de avgiftas som tas ut för besiktningstjänster. Enligt Rambolls utredning uppskattar de verkstäder som är intresserade av besiktningar att priset på periodisk besiktning inklusive utsläppsmätningar kommer att bli ungefär 42 euro för ett lätt fordon och ungefär 90 euro för ett tungt fordon, då motsvarande pris på besiktning av ett lätt fordon 2009 var i medeltal 84 euro.

Ungefär 6 % av besiktningarna utgör besiktningar av tunga fordon. När besiktningarna av tunga fordon inte längre stöds med besiktningar av lätta fordon, kan priserna på besiktningar av tunga fordon i början stiga något jämfört med nuläget, men samtidigt kan priserna på besiktningar av lätta fordon sjunka. När besiktningsställena inte längre är skyldiga att besikta både lätta och tunga fordon, bestäms läget för verksamhetsställen som utför fordonsbesiktningar av behovet av tjänster, inte av det bästa läget för ett besiktningsställe för lätta fordon. Man kan anta att besiktningsställena för tunga fordon etableras på nya ställen som ligger lämpligare till för kunderna än de nuvarande.

De föreslagna ändringarna för med sig ett besiktningsserviceregister där människorna har möjlighet att följa och jämföra tillgången till tjänster på besiktningsställena och priserna på besiktningstjänster. Detta kan antas leda till bättre prismedvetenhet, som kan leda till att de dyraste verksamhetsställenas marknadsandel krymper och priskonkurrensen hårdnar. Besiktningsserviceregistret gör det också möjligt för Trafiksäkerhetsverket att utveckla nya tjänster för medborgarna.

Enligt den *föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon* ska för enskilt godkännande tas ut en avgift för Trafiksäkerhetsverket i enlighet med grunderna i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Det ska vara fråga om en fast avgift. Den ska användas för att täcka Trafiksäkerhetsverkets kostnader, bl.a. de serviceersättningar som ska betalas till beviljarna av

enskilda godkännanden, som är verkets avtalsparter. Eftersom den arbetsbörda som hänförs sig till enskilt godkännande är beroende av fordonskategorin varierar också den avgift som tas ut hos kunden på motsvarande sätt. Prisnivån är beroende på fordonskategori uppskattningsvis 150—300 euro. Enskilt godkännande ska vara billigast för lätta släpvagnar och dyrast för tunga fordon.

För närvarande är den avgift som besiktningsställena tar ut för enskilt godkännande närmare 250 euro. Priset är allmänt taget det samma oberoende av fordonskategori. Förslaget ändrar således priserna på vissa enskilda godkännanden, men prisnivån förblir oförändrad.

I den fasta avgift som tas ut för enskilt godkännande ingår beviljandet av enskilt godkännande, som innebär identifiering av fordonet, kontroll av att det överensstämmer med kraven på grundval av handlingarna och registrering av uppgifterna om fordonet i Trafiksäkerhetsverkets datasystem. I avgiften ingår inte de smärre kontroller som avses i 50 e § i fordonslagen och inte heller andra kontroller som görs för att säkerställa att fordonet överensstämmer med kraven. Företaget kan ta särskilt betalt för dessa åtgärder.

Enligt den *föreslagna lagen om tillsynsavgift* för besiktningsverksamheten ska tillsynsavgiften vara 2,90 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförs på besiktningsstället. Den avgift för besiktningsverksamheten som tas ut för närvarande är 2,10 euro. Besiktningsställena torde överföra den föreslagna höjningen på de besiktningsavgifter de tar ut hos sina kunder, men en förhöjning på 0,80 euro kan anses ha ringa inverkan på hushållens ställning.

Konsekvenser för företagen

Till följd av de föreslagna ändringarna ska det bli lättare och förmånligare än för närvarande att inrätta ett nytt besiktningsställe när kraven på oberoende lättas upp samt kravet på provkörningsbana och kopplingen mellan lätta och tunga fordon slopas. Nya företag förväntas också etablera sig i branschen, för när kraven på oberoende lättas upp kan förutom de nuvarande aktörerna även företag som bedriver import, handel, reparation eller

service som gäller fordon eller delar till fordon, företag som bedriver skadegranskningsverksamhet i fråga om fordon samt företag som bedriver tillståndspliktig trafik etablera sig i branschen. Enligt Rambolls utredning skulle så många som 2 000 företag i verkstadsbranschen vara intresserade av att erbjuda besiktningstjänster för lätta fordon.

Eftersom de föreslagna ändringarna skulle utöka antalet besiktningstillstånd skärps konkurrensen om kunderna och varje besiktningstillstånd skulle åtminstone i början besikta i medeltal färre fordon än för närvarande. Det kan antas att nya aktörer försöker få en andel av marknaden. Verksamhet enligt dagens modell kommer inte att vara lika lönsam som tidigare. Enligt Rambolls utredning bedömde en fjärdedel av besiktningstillstånden att de helt och hållet kommer att upphöra med sin verksamhet till följd av ändringarna, 14 % bedömde att de kommer att upphöra med att erbjuda besiktningstjänster för lätta fordon och 20 % bedömde att de kommer att upphöra med att erbjuda besiktningstjänster för tunga fordon. De föreslagna ändringar gör det emellertid möjligt för besiktningstillstånden som utför endast periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar att utnyttja lokalerna och anordningarna även för annan verksamhet till skillnad från nuläget. De nuvarande besiktningstillstånden har möjlighet att fortsätta sin verksamhet som verksamhetstillstånd enligt nuvarande modell som erbjuder periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar eller alla besiktningstjänster för alla fordon eller att krympa sin verksamhet till verksamhetstillstånd som erbjuder endast periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar för lätta fordon och som även utför vissa service- och reparationsåtgärder. Detta ger företagen möjlighet att avstå från olönsam verksamhet och ersätta den med nya verksamhetsmodeller. Enligt Rambolls utredning bedömde en femtedel av de nuvarande besiktningstillstånden att de kommer att börja erbjuda verkstadstjänster för lätta fordon och 7 % att de kommer att börja erbjuda verkstadstjänster för tunga fordon.

Eftersom ett företag ska kunna erbjuda både verkstads- och besiktningstjänster förbättrar lagförslaget som gäller besiktningsskoncessioner verkstädernas lönsamhet i gles-

bygden, då dylika företag som bedriver flera olika typer av verksamhet får bättre verksamhetsförutsättningar än för närvarande.

Enligt Rambolls utredning skulle 81 % av de nuvarande besiktningstillstånden som svarade på förfrågan i varje fall upprätthålla uppgifter som liknar det planerade besiktningsserviceregistret och som är tillgängliga på elektronisk väg. Företagen bedömde att det tar ungefär 5 timmar per år att upprätthålla och leverera uppgifterna. Propositionens konsekvenser för företagens administrativa börda kan betraktas som ringa.

Genom propositionen säkerställs tillgången på arbetskraft även i framtiden, när montörer i fordonsbranschen ges möjlighet att komma in i besiktningssbranschen genom att avlägga yrkesexamen.

Av innehavarna av besiktningsskoncession tas från ingången av 2012 ut en tillsynsavgift för besiktningssverksamheten på 2,90 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförs på verksamhetstillståndet i stället för den nuvarande avgiften för besiktningssverksamheten på 2,10 euro.

Kraven på verksamheten för enskilt godkännande i lagförslaget orsakar inga betydande kostnader för de besiktningstillstånden som för närvarande är verksamma med stöd av den temporära lagen om enskilt godkännande. Kraven på lokaler och anordningar är lindrigare än kraven i den föreslagna besiktningsskoncessionslagen. Kostnader orsakas i första hand av det föreslagna kvalitetssystemet.

Lagen öppnar också möjlighet för andra än besiktningssföretag att bli beviljare av enskilda godkännanden.

Konsekvenser för statsfinanserna

De utgifter som ska täckas med Trafiksäkerhetsverkets tillsynsavgift för besiktningssverksamheten ökar med 2 400 000 euro till följd av tilläggsuppgifterna enligt den föreslagna besiktningsskoncessionslagen så att de totala utgifterna stiger till 8 700 000 euro. I propositionen föreslås att det stiftas *en lag om tillsynsavgift för besiktningssverksamheten*, enligt vilken en tillsynsavgift för besiktningssverksamheten av skattenatur ska tas ut till staten. Tillsynsavgiften föreslås från bör-

jan av 2012 vara 2,90 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningssället. Det totala antalet besiktningar på årsnivå förutspås förbli oförändrat, cirka 3,0 miljoner besiktningar. Tillsynsavgiften skulle ge staten skatteinkomster på cirka 8 700 000 euro, som betalas för de åtgärder som Trafiksäkerhetsverket måste vidta och som gäller utveckling och övervakning av fordonssäkerheten, besiktningens stödfunktioner, utveckling och övervakning av besiktningen, förändring av ett register över fordon för besiktningssuppgifter samt färdigställandet och upprätthållandet av det föreslagna besiktningsserviceregistret. För närvarande tar Trafiksäkerhetsregistret ut en motsvarande avgift för besiktningsserviceverksamheten av innehavarna av besiktningsservicekoncession med stöd av 24 a § i den för närvarande gällande besiktningsservicekoncessionslagen. Den nuvarande avgiften är 2,10 euro per besiktning. Den avgift som tas ut för närvarande inkomst förs till Trafiksäkerhetsverket som intäkter av avgiftsbelagd verksamhet. Den föreslagna lagen om tillsynsavgift för besiktningsserviceverksamheten medför en strukturell förändring i statsbudgeten när man övergår från nettoprincipen, som iakttas för närvarande, till bruttoprincipen. Inkomsterna under avdelning 11 ökar med uppskattningsvis 8 700 000 euro per år på grund av inkomsterna av tillsynsavgiften för besiktningsserviceverksamheten. På motsvarande sätt ökar utgifterna under kommunikationsministeriets huvudtitel 31 med 8 700 000 euro per år. Propositionens inverkan är en ökning på 2 400 000 euro.

Den föreslagna besiktningsservicekoncessionslagen förväntas öka antalet besiktningssällen och slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning. Behovet av tillsyn över besiktningssällen ökar också. Dessutom inrättas besiktningsserviceregistret. Till följd av dessa ändringar blir Trafiksäkerhetsverket tvunget att effektivisera tillsynen över besiktningen, skaffa resurser för inspektionerna av verksamhetsställen från utomstående aktörer, ordna flera slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning än för närvarande samt bygga upp och upprätthålla besiktningsserviceregistret. De föreslagna ändringarna orsakar också flera mindre ändringar i datasystemen bl.a. därför att det enligt

förslaget blir möjligt att utföra efterkontroller av periodiska besiktningar på alla besiktningssällen oberoende av var besiktningen ursprungligen har utförts.

Till följd av de föreslagna ändringarna borde tillsynen över den verksamhet som bedrivs av innehavarna av besiktningsservicekoncession utökas genom att enskilda fordon kontrolleras efter besiktningen. Denna förändring i verksamhetssättet beräknas utöka behovet av resor och resekostnaderna för Trafiksäkerhetsverkets inspektörer med cirka 20 000 euro på årsnivå.

Avsikten är att vid tillsynen över besiktningsserviceverksamheten ta i bruk den testbil som tidigare varit i bruk och som har vissa fel. Bilen ska cirkulera på flera besiktningssällen för periodisk besiktning. För den inspektionsverksamhet som utförs med hjälp av testbilen borde ungefär 800 000 euro reserveras varje år för att bilen ska kunna användas effektivt.

Propositionen gör det möjligt för Trafiksäkerhetsverket att upphandla tjänster för inspektion av besiktningssällen även av utomstående instanser med sakkännedom. Denna möjlighet beräknas underlätta det resursunderskott som till följd av lagförslaget sannolikt uppstår inom tillsynen över besiktningarna. För att inspektionerna av besiktningssällen ska kunna skötas effektivt som externa köptjänster och Trafiksäkerhetsverkets inspektörer som övervakar besiktningsserviceverksamheten ska kunna koncentrera sig på att kontrollera fordon, samordna tillsynen och ta emot slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning borde cirka 700 000 euro per år reserveras för inspektioner som utförs av avtalsparter.

I det lagförslag som gäller besiktningsservicekoncessioner definieras besiktningsserviceregistret, som Trafiksäkerhetsverket för med hjälp av automatisk databehandling. Innehavarna av besiktningsservicekoncession ska meddela sina service- och prisuppgifter till besiktningsserviceregistret. Det beräknas kosta cirka 80 000 euro att bygga upp besiktningsserviceregister och upprätthållandet jämte tillståndsförvaltningen beräknas kosta cirka 10 000 euro per år.

För utökande av Trafiksäkerhetsverket egna resurser, (bl.a. två personer till), admi-

nistrering av den utlagda övervakningen och mindre ändringar och utvecklingsbehov som gäller datasystemen reserveras ca 790 000 euro.

Kostnadsstegringen på 115 000 euro till följd av behandlingen av besiktningsställets koncessioner och slutproven i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning ska täckas med de separata avgifter som tas ut för dem och som inkomstförs under verkets omkostnadsmoment. Antalet slutprov för besiktare uppskattas öka med ca 100 st. per år och i början kommer antalet koncessioner som söks att vara uppskattningsvis ca 100 fler än nu per år.

Den föreslagna besiktningskoncessionslagen ökar statens utgifter med sammanlagt 2 515 000 euro, varav 2,4 miljoner euro täcks med tillsynsavgifterna och 115 000 euro med andra avgifter enligt lagen om grunderna för avgifter till staten.

Enligt förslaget tas ingen avgift ut för ingåendet av avtal som gäller upphandling av de tjänster som behövs för enskilt godkännande. Det ska inte heller tas ut någon tillsynsavgift för enskilt godkännande, eftersom alla kostnader för verksamheten täcks med den avgift för prestationen som tas ut av kunderna. Utgifterna för verksamheten uppgår till uppskattningsvis 2,5 miljoner euro på årsnivå. Största delen av summan består av de serviceersättningar som betalas till beviljarna av enskilda godkännanden. Resten, uppskattningsvis 30 000 euro, består av utgifter som orsakas Trafiksäkerhetsverket i anslutning till ingåendet av avtal samt tillsynen över beviljarna av enskilda godkännanden, utbildningen och meddelandet av anvisningar. Myndigheternas kostnader för ett enskilt godkännande är av samma storleksklass som kostnaderna för ett besiktningstillfälle. Utgifterna för enskilt godkännande vore ca 2,5 miljoner euro och den summan tas ut i samband med enskilt godkännande av dem som visar upp sina fordon för enskilt godkännande. Till denna del orsakar propositionen inga ytterligare nettokostnader.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

Den föreslagna lagen om koncession för fordonbesiktning

Den föreslagna besiktningskoncessionslagen kan antas leda till att koncessionshavarna har olika verksamhetssätt, till betydande ojämnhet i fråga om ålder och skick hos det fordonsmateriel som besiktas hos olika företag som bedriver besiktningsverksamhet och till att antalet fordon som besiktas på de enskilda besiktningsställena minskar. Detta leder till att Trafiksäkerhetsverket besiktnings-tillsynsprocesser måste reformeras och till ett större behov av tillsyn över besiktningsverksamheten än för närvarande. Utvecklandet av nya statistiska tillsynsmetoder och det växande antalet besiktningsställen som ska övervakas kräver mera personresurser av Trafiksäkerhetsverket än för närvarande.

Propositionen förväntas utöka det totala antalet besiktningsställen, så behandlingen av nya koncessioner ökar i början jämfört med nuläget. På längre sikt minskar sannolikt antalet nya koncessionsansökningar, eftersom de nya koncessionerna beviljas tills vidare. I början belastar emellertid behandlingen av nya koncessioner Trafiksäkerhetsverkets tillsyn över besiktningarna. I fortsättningen består belastningen i de regelbundna inspektioner som ska utföras med fem års mellanrum och där man kontrollerar om kraven för beviljande av koncession är uppfyllda.

Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om besiktningsanordningar och besiktningsställets lokaler samt om det maximala avståndet mellan separata lokaler på ett besiktningsställe och om vissa andra omständigheter. Även för utfärdandet och upprätthållandet av dessa normer borde tillräckliga resurser reserveras.

Propositionen kan antas utöka antalet besiktare, varvid det ökade antalet slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning belastar Trafiksäkerhetsverkets resurser. Utan nya resurser är det möjligt att man blir tvungen att pruta på den nuvarande servicenivån när det gäller mottagandet av slutprov.

På det hela taget kan förslagen beräknas öka Trafiksäkerhetsverkets behov av personalresurser för tillsynen över besiktningen med 2—3 årsverken vilket genomförs enligt det antal anställda som har godkänts i produktivetsprogrammet för kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

Enligt förslaget ska Trafiksäkerhetsverket svara för beviljandet av enskilda godkännanden. Trafiksäkerhetsverket ska dock inte själv utföra enskilda godkännanden, utan privata företag med stöd av avtal som ingåtts med Trafiksäkerhetsverket. Eftersom privata besiktningstillstånd som utför registreringsbesiktningar redan nu beviljar enskilda godkännanden med stöd av den temporära lagen om enskilt godkännande, har förslaget till dessa delar ingen inverkan på Trafiksäkerhetsverkets verksamhet.

Förslagen kan kräva något mera resurser av Trafiksäkerhetsverket för anvisningar och utbildning för beviljarna av enskilda godkännanden. Om antalet aktörer minskar kan detta dock jämna ut det ökade resursbehovet senare. I början ökar ingåendet av avtal som gäller verksamhet för beviljande av enskilda godkännanden Trafiksäkerhetsverkets behov av personalresurser. När verksamheten etablerats minskar dock resursbehovet.

Det förslag som gäller beviljare av enskilda godkännanden bedöms inte som helhet ha någon betydande inverkan på Trafiksäkerhetsverkets personresurser.

3.3 Konsekvenser för miljön

Lagförslagen har inga betydande konsekvenser för miljön. Tillsynen över fordonens buller- och avgasutsläpp vid besiktning och enskilt godkännande kvarstår på nuvarande nivå.

Enligt den föreslagna besiktningsskoncessionslagen ska besiktningss-, service- och reparationstjänster kunna fås på samma verksamhetsställe. Eftersom tjänsterna sålunda ska kunna skötas med ett enda besök, minskar miljöolägenheterna till följd av att fordonen måste köras till besiktning, service och reparation.

3.4 Samhälleliga konsekvenser

Den föreslagna lagen om koncession för fordonsbesiktning

Enligt den föreslagna besiktningsskoncessionslagen ska besiktningsskoncession kunna erhållas separat för besiktningar av lätta och tunga fordon. Förslagen förbättrar tillgången till besiktningstjänster för lätta fordon, men kommer sannolikt att ändra placeringen av besiktningstillstånd för tunga fordon. För närvarande finns det lika många ordinarie besiktningstillstånd för lätta och tunga fordon fast besiktningarna av tunga fordon utgör bara cirka 6 % av alla besiktningar. Tillgången till besiktningstjänster för tunga fordon förblir sannolikt på sådan nivå i hela landet att tillgången inte äventyras och i vissa områden kan tillgången också förbättras. Besiktningstillstånden placering kan också bli kundvänligare än nu, när det blir möjligt att bättre beakta behoven hos målgruppen för besiktningarna.

Enligt propositionen ska besiktningsskoncession för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon också kunna beviljas med avvikande krav, om utbudet av besiktningstjänster för tunga fordon är bristfälligt i regionen, vilket gör det möjligt att behålla tillräckliga tjänster på regional nivå. Besiktningsskoncessionsverkets ekonomiska effektivitet förbättras också när utbudet av besiktningstjänster kan inriktas bättre enligt den faktiska efterfrågan.

Propositionen har ingen inverkan på antalet fordon som ska besiktas.

Till följd av propositionen bedöms kvaliteten på besiktningsskoncessionsverkets verksamhet förbli på nuvarande nivå, så propositionen har ingen inverkan på trafiksäkerheten.

Den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

Det beräknas att 11 000—14 000 enskilda godkännanden beviljas varje år. För närvarande kan enskilda godkännanden med stöd av den tillfälliga lagen om enskilt godkännande beviljas av alla besiktningstillstånd som har registreringsbesiktningssrättigheter. Beviljandet av enskilda godkännanden är dock kraftigt centraliserat, eftersom cirka 30 besiktningstillstånd beviljar 70 % av de enskilda godkännandena. De föreslagna ändringarna kan leda till att nätverket av beviljare av enskilda godkännanden utglesas. Samtliga be-

siktningsställen som för närvarande utför registreringsbesiktningar blir knappast beviljare av enskilda godkännanden i fortsättningen. Största delen av beviljarna av enskilda godkännanden är sannolikt även i fortsättningen besiktningsställen.

Eftersom godkännandetjänster i huvudsak behövs där fordon tillverkas eller utrustas för den första registreringen eller där fordonsimportörer är verksamma, har en utglesning av nätverket i praktiken inga negativa konsekvenser för tillgången till tjänsterna.

De föreslagna ändringarna gör det också möjligt för andra än besiktningsställen att etablera sig i branschen. Potentiella nya aktörer kunde vara antingen företag som enbart koncentrerar sig på enskilt godkännande eller företag som för närvarande är verksamma som i fordonslagen avsedd teknisk tjänst eller godkänd sakkunnig.

När aktörerna minskar får varje beviljare av enskilda godkännanden mera erfarenhet av verksamheten genom att arbetsbördan ökar. Detta förbättrar aktörernas yrkesskicklighet och därigenom kvaliteten på de enskilda godkännandena. Förbättrad kvalitet har en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

4 Beredningen av propositionen

4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket.

Fordonsförvaltningscentralen lade fram ett förslag för kommunikationsministeriet om att den grundutbildning som krävs av besiktare skulle ändras (dnr 237/12/2007) i februari 2007. Förslaget har beretts av utbildningskommissionen för besiktningsverksamheten, som finns i anslutning till Fordonsförvaltningscentralen.

I september 2007 publicerades den utredning som Fordonsförvaltningscentralen låtit TalentPublicHous Oy göra om prisutvecklingen inom besiktningsverksamheten (Fordonsförvaltningscentralens utredningar nr 2/2007: Selvitys katsastustoiminnan hintakehityksestä 1994—2007 (Utredning om pris-

utvecklingen inom besiktningsverksamheten 1994—2007)).

I februari 2008 gjorde Fordonsförvaltningscentralen en utredning för kommunikationsministeriet om möjligheter att dämpa prisstegringen på besiktningar. Intressentgrupperna ombads yttra sig om denna utredning (dnr 1630/12/2007). Fordonsförvaltningscentralen lade också i januari fram ett förslag för ministeriet om att utveckla besiktningsverksamheten (KM041:00/2008). Ett samråd angående dessa förslag ordnades för intressentgrupperna i april 2009 i ministeriet. På mötet redogjorde Fordonsförvaltningscentralens företrädare för ämbetsverkets förslag. Under mötet hördes också intressentgruppernas preliminära synpunkter på saken.

I kapitel 2.3, som gäller bedömning av nuläget, redogörs för McKinsey & Companys första och andra utredning, som publicerades i september 2008 och i slutet av 2009.

I januari 2010 ordnade kommunikationsministeriet ett nytt samråd för intressentgrupperna, där man presenterade och delade ut de utkast till ny besiktningskoncessionslag och ny lag om ordnande av enskilt godkännande av fordon som beretts i ministeriet. I det lagutkast som gällde besiktningskoncessioner behandlades bl.a. separeringen av besiktningskoncessioner för lätta och tunga fordon liksom slopandet av kravet på oberoende inom besiktningsverksamheten. Under samrådet fick företrädare för intressentgrupperna föra fram sina åsikter om utkast. Deltagarna hade också möjlighet att kommentera lagutkasten senare. Efter detta samråd ordnade ministeriet också flera enskilda samråd om lagutkasten, där man hörde flera myndigheter, företag och den övriga bilbranschen som hör till besiktningsbranschens intressentgrupper enskilt.

4.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Yttranden om propositionen har begärts av justitieministeriet, finansministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, arbets- och näringsministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Utbildningsstyrelsen, Tullstyrelsen, Gränsbevakningsväsendet, Rörliga polisen, Trafik-

skyddet, Trafikförsäkringscentralen, Konkurrentverket, Konsumentverket, Privata Besiktningsställes Förbund rf, A-Besiktning Ab, K1 Katsastajat Oy, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry, Automobilförbundet rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Linja-autoliitto ry, Suomen Taksiliitto ry och Autokatsastajat AK ry samt flera andra av fordons- och transportbranschens intresseorganisationer och andra intressentgrupper. Dessutom inlämnade flera privata besiktningsföretag yttrande om förslaget.

Största delen av remissinstanserna ansåg att målen för propositionen kan understödjas. Flera remissinstanser ansåg att lagändringarna ökar konkurrensen i besiktningsbranschen, vilket borde dämpa prisstegringen på besiktningar. De besiktningsföretag som är verksamma för närvarande understödde i huvudsak inte de föreslagna ändringarna med undantag av ändringsförslaget som gäller kraven på grundutbildning för besiktare.

Lindrigare krav på oberoende

I propositionen föreslås att kraven på oberoende lindras så att kommersiella aktörer i bilbranschen, t.ex. bilfirmor och bilverkstäder, ska kunna få koncession för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar, om de uppfyller kraven. Positivt inställda till detta förslag var bl.a. arbets- och näringsministeriet, inrikesministeriet, Konkurrentverket, Konsumentverket, Automobilförbundet rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Linja-autoliitto ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf. I de yttranden där man var för lindrigare oberoende motiverades ståndpunkten allmänt med ökad konkurrens och bättre tillgång till besiktningstjänster.

Av remissinstanserna understödde bl.a. Trafikförsäkringscentralen, Yleinen Teollisuusliitto ry, Autokatsastajat AK ry, Privata Besiktningsställes Förbund rf, A-Besiktning Ab, K1 Katsastajat Oy och Besiktningsmännen för Motorfordon rf inte att kravet på oberoende skulle lindras. De instanser som inte understödde att kravet på oberoende skulle lindras motiverade oftast sin ståndpunkt med att besiktningstjänsterna

för specialfordon och tunga fordon försämrats. Dessutom ansåg man att besiktning och reparation som utförs inom samma företag leder till onödiga underkännanden så att företaget ska få mera reparationsarbete.

Separering av besiktningskoncessionerna för lätta och tunga fordon

För att besiktningskoncessionerna för lätta och tunga fordon borde separeras talade bl.a. Konkurrentverket, Konsumentverket, Ammattiedistämislaitos AEL, Yleinen Teollisuusliitto ry, Automobilförbundet rf och Logistiikkayritysten Liitto ry. Finlands Transport och Logistik SKAL rf förordade i sitt yttrande att koncessionerna separeras men förutsatte att besiktningsnätverket för tunga fordon inte får bli oskäligt glest på den avlägsna glesbygden. I de yttranden där man var för en separering hade ståndpunkten allmänt motiverats med att när det blir lättare för nya aktörer att etablera sig i besiktningsbranschen ökar konkurrensen, dämpas prisstegringen på besiktningar och minskar eventuell subvention av besiktningskostnaderna för tunga fordon med besiktningarna av lätta fordon.

Yttranden där en separering av besiktningskoncessionerna för lätta och tunga fordon inte understöddes kom från Privata Besiktningsställes Förbund rf, Besiktningsmännen för Motorfordon rf, Autokatsastajat AK ry, Linja-autoliitto ry och K1 Katsastajat Oy. De instanser som inte understödde en separering av besiktningskoncessionerna motiverade allmänt sin ståndpunkt med att tillgången till besiktningstjänster för tunga fordon försämrats.

Förslag till ändringar av utbildningskraven för besiktare

Av remissinstanserna förhöll sig undervisnings- och kulturministeriet, Utbildningsstyrelsen, inrikesministeriets polisavdelning, Konkurrentverket, Trafikförsäkringscentralen, Automobilförbundet rf, Suomen Taksiliitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Bilimportörerna rf, Ammatinedistämislaitos AEL, Autoalan Keskusliitto ry och A-Besiktning Ab i huvudsak positivt till förslagen som gällde utbildningskraven för

besiktare. De som förordade förslaget till ändring av utbildningskraven motiverade detta med att ändringarna gör det lättare att få arbetskraft till besiktningsservicebranschen och dämpar därigenom prisstegringen på besiktningar.

Besiktningsservicemännen för Motorfordon rf, Privata Besiktningssällenas Förbund rf, Autokatsastajat ry och Yleinen Teollisuusliitto ry understödde däremot inte förslagen till ändringar i utbildningskraven för besiktare. Dessa instanser ansåg i sina yttranden att ändringsförslagen allmänt skulle sänka utbildnings- och behörighetskraven för besiktare och att ändringarna skulle leda till att kvaliteten på besiktningarna och trafiksäkerheten försämrats.

Besiktningsserviceregistret

Yttranden där ibruktagandet av besiktningsserviceregistret understöddes kom från arbets- och näringsministeriet, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning, Konkurrentverket, Konsumentverket, Trafikförsäkringscentralen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf samt Logistiikkayritysten Liitto ry. De som understödde besiktningsserviceregistret motiverade sin ståndpunkt allmänt med att registret förbättrar kvaliteten på kundbetjäningen och gör den administrativa verksamheten mera genomskådlig.

Autoalan Keskusliitto ry, Autokatsastajat ry och K1 Katsastajat understödde inte inrättandet av besiktningsserviceregistret i sina yttranden. Dessa instanser motiverade sin negativa ståndpunkt allmänt med att besikt-

ningsserviceregistret skulle orsaka verksamhetsidkarna mera kostnader och arbete.

Annat beaktansvärt i yttrandena

Finansministeriet konstaterade i sitt yttrande i fråga om det ökade behov av tillsyn över besiktningsserviceverksamheten som förslaget konstaterats medföra för Trafiksäkerhetsverket att de nya och förändrade uppgifter som Trafiksäkerhetsverket eventuellt får till följd av propositionen bör ordnas inom ramen för de personalresurser som godkänts för kommunikationsministeriets förvaltningsområde i produktivitetsprogrammet.

Justitieministeriet kom i sitt yttrande med flera ändringsförslag i lagutkastet samt betonade i sitt yttrande och i förhandlingar som fördes efter att yttrandet lämnats vikten av att god förvaltning tillgodoses i besiktningsserviceverksamheten. Justitieministeriets yttrande och de andra ställningstagandena har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Konsumentverket ansåg i sitt yttrande att tillgången till besiktningstjänster till skäligt pris borde tryggas i lag, varvid de besiktningsserviceavgifter som tas ut skulle få innehålla högst en rimlig avkastning på kapitalet i företag som bedriver besiktningsserviceverksamhet. Konsumentverkets förslag om begränsning av avkastningen beaktades inte som sådant. I propositionen stannade man för att priserna inom besiktningsserviceverksamheten ska följas med hjälp av det föreslagna besiktningsserviceregistret.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om koncession för fordonsbesiktning

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Tillämpningsområde. Enligt 1 mom. ska lagen i överensstämmelse med den gällande besiktningsskoncessionslagen tillämpas på dem som söker koncession och dem som med stöd av koncession bedriver besiktningssverksamhet samt på dem som ger sådan utbildning som förutsätts i besiktningssverksamhet. I lagen föreslås bestämmelser om tillförlitlighet och yrkesskicklighet för besiktare och personer som svarar för besiktningssverksamheten, och detta nämns i lagens tillämpningsområde.

I 2 mom. föreslås för tydlighetens skull en bestämmelse enligt vilken bestämmelser om beviljare av typgodkännande av fordon och enskilt godkännande av fordon utfärdas särskilt. Enligt 34 § i fordonslagen är Trafiksäkerhetsverket typgodkännandemyndighet i Finland. Bestämmelser om beviljare av enskilt godkännande av fordon finns i den temporära lagen om enskilt godkännande och i den nuvarande lagen om enskilt godkännande. Den senare lagen föreslås nu bli upphävd och det föreslås att en ny lag om ordnande av enskilt godkännande av fordon stiftas.

2 §. Tillämpning av lagen inom försvarsmakten. I lagen föreslås en egen paragraf om tillämpning av lagen inom försvarsmakten.

Enligt 1 mom. ska det fortfarande genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka militärfordon som ska besiktas vid ett i den föreslagna lagen avsett besiktningssälle och vilka militärfordon som försvarsmakten själv besiktar. I försvarsministeriets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos vissa militärfordon som används i trafik (744/2009) föreskrivs om försvarsmaktens periodiska besiktning av fordon som registrerats i militärfordonsregistret samt om årlig besiktning av vissa militärfordon.

Vanliga militärfordon ska besiktas vid besiktningssällena som avses i besiktningsskon-

cessionslagen. Försvarsmakten besiktar själv sådan fordonsmateriel som används enbart inom försvarsmakten och som det finns kunskap om endast inom försvarsmakten. Varje år besiktas cirka 7 000 militärfordon på besiktningssällena; fordonsinspektörerna inom försvarsmakten besiktar cirka 2 100 fordon, och dessutom besiktar försvarsmakten pansarmateriel. Eftersom en del av militärfordonen besiktas inom försvarsmakten är det nödvändigt att genom förordning av försvarsministeriet föreskriva om de särskilda krav i anslutning till försvarsmaktens besiktningssällena och deras utrustning som behövs vid besiktning av denna materiel. Till denna del kompletteras försvarsministeriets bemyndigande att utfärda förordning jämfört med nuläget.

I 2 mom. föreskrivs om de krav som gäller försvarsmaktens fordonsinspektörer. Bestämmelserna i denna lag ska tillämpas på kraven på grundutbildning för fordonsinspektörer som utför besiktningar inom försvarsmakten och på deras tillförlitlighet. Däremot ska försvarsmakten ordna vidareutbildning för fordonsinspektörerna. Vidareutbildningen ska omfatta de krav som följer av särdragen hos den materiel som ska besiktas inom försvarsmakten. Den specialutbildning som förutsätts för utförandet av omfattande bromskontroll ska dock överensstämma med de allmänna kraven.

Inspektörsrättigheterna ska vara på samma nivå som rättigheterna avseende tunga fordon enligt denna lag, men de klassificeras i rättigheter avseende pansarmateriel och övrigt materiel. Exempelvis utbildning för tunga fordon enligt denna lag lämpar sig inom försvarsmakten för periodiska besiktningar av annan materiel än pansarmateriel.

Inspektörsrättigheter beviljas av huvudstaben på ansökan. Rätten gäller under en persons hela tjänstgöringstid förutsatt att inspektören regelbundet deltar i den fortbildning som ordnas med jämna mellanrum.

3 §. Definitioner. I denna paragraf definieras de begrepp som används i lagen.

Enligt 1 punkten avses med besiktning i fordonslagen avsedda besiktningar. Dessa är periodiska besiktningar och kontroll-, regi-

strerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Enligt 2 *punkten* avses med person som svarar för besiktningsverksamheten en sådan person som svarar för de besiktningar som utförs på besiktningsstället och som säkerställer att besiktningarna utförs korrekt.

Enligt 3 *punkten* avses med besiktare en person som har rätt att utföra besiktningar. I lagen och med stöd av den föreskrivs om de krav som ställs på besiktare och som gäller besiktarens tillförlitlighet och yrkesskicklighet.

Enligt 4 *punkten* avses med lätta fordon personbilar med en totalmassa av högst 3,5 ton (kategori M₁), samt paketbilar (kategori N₁), mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjulingar samt lätta fyrhjulingar (kategori L), släpvagnar med en totalmassa av högst 3,5 ton (kategori O₁ och O₂) och terrängfordon. Motsvarande begrepp definieras inte i den gällande besiktningskoncessionslagen. Bestämmelser om vilka fordon som ska genomgå periodiska besiktningar finns i besiktningsförordningen.

Enligt 5 *punkten* avses med tunga fordon personbilar (kategori M₁) med en totalmassa som är större än 3,5 ton, lastbilar (kategori N₂ och N₃), bussar (kategori M₂ och M₃), släpvagnar med en totalmassa som är större än 3,5 ton (kategori O₃ och O₄), traktorer (kategori T och C), trafiktraktorer och motorredskap. Motsvarande begrepp definieras inte i den gällande besiktningskoncessionslagen.

I 2 § i trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal definieras lätta och tunga fordon. I nämnda 3 § avses med lätta fordon alla sådana fordon vilkas största tillåtna totalmassa vid användning och registrering är högst 3,5 ton och med tunga fordon alla sådana fordon vilkas största tillåtna totalmassa vid användning och registrering är större än 3,5 ton. Dessa definitioner har att göra med besiktarnas utbildningskrav.

Definitionen av lätta och tunga fordon har särskilt att göra med den uppdelning av besiktningskoncessionerna som föreslås i 6 §. Enligt definitionerna av lätta och tunga fordon är alla bussar tunga fordon. Alla traktorer och motorredskap är också tunga fordon, men de omfattas inte av skyldigheten att ge-

nomgå periodiska besiktningar. Den föreslagna klassificeringen motsvarar den nuvarande utbildningspraxisen för besiktare.

Enligt 6 *punkten* avses med besiktningsserVICeregistret ett offentligt register som Trafiksäkerhetsverket för med hjälp av automatisk databehandling på internet över innehavare av besiktningskoncession och ärenden i anslutning till deras besiktningstjänster. Medborgarna ska ha möjlighet att ur registret få tillförlitlig information om besiktningspriser samt att där jämföra besiktningsställets tjänster och priser.

2 kap. Besiktningskoncession

4 §. *Koncessionskrav.* Enligt paragrafen ska besiktningsverksamhet på nuvarande sätt få bedrivas endast av den som innehar besiktningskoncession. I 5 § föreskrivs om undantag från koncessionskravet i fråga om smärre delar av besiktningen.

5 §. *Delar av en besiktning som kan utföras utan besiktningskoncession.* I 1 mom. intas bestämmelsen i 2 § 3 mom. i den gällande besiktningskoncessionslagen i sak oförändrad. Enligt momentet kan genom förordning av statsrådet bestämmas att smärre delar av besiktningsuppgifterna kan utföras även av något annat kontrollställe än ett besiktningsställe. Kontrollstället ska på nuvarande sätt till sitt förfogande ha tillräckliga kontrollanordningar samt kompetent och sakkunnig personal för uppgiften. Till skillnad från den nuvarande bestämmelsen ska kontrollstället till sitt förfogande också ha nödvändiga lokaler för utförandet av uppgifterna.

I 17 § i besiktningsförordningen föreskrivs om kontroll av avgasutsläpp, bromssystem, dragkoppling och hastighetsbegränsande anordningar som utförs av kontrollställen.

I 2 mom. bestäms på nuvarande sätt att Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över kontrollställen som anmält sig för uppgifterna enligt 1 mom. Den gällande lagens 2 § 3 mom. kompletteras så att Trafiksäkerhetsverket i de fall som uppräknas i momentet kan ge kontrollstället en anmärkning eller en skriftlig varning som också kan bero på att kontrollstället inte har tillgång till nödvändiga lokaler.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna bestämma att ett kontrollställes kontroller inte godkänns, om de brister eller försummelser som avses i 2 mom. fortfarande förekommer. Förutsättningen för ett sådant beslut ska vara att kontrollstället har fått en skriftlig varning för bristerna eller försummelserna.

I 4 mom. intas bemyndigandet i 2 § 4 mom. i den gällande besiktningskoncessionslagen i sak oförändrat dock så att bestämmelserna om behörighetskrav och tillsyn ska vara närmare bestämmelser.

6 §. Besiktningskoncession. I paragrafen föreskrivs om besiktningskoncessionens omfattning utgående från de fordonskategorier som ska besiktas och besiktningslagen. I den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts att alla besiktningsställen utför besiktningar av alla fordon, och koncessionerna uppdelas i lagens 7 § enligt besiktningslagen i besiktningsställen som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar eller besiktningsställen som utför alla besiktningslag.

Enligt förslaget utökas den nuvarande koncessionsindelningen med en indelning som utgår ifrån om det är fråga om lätta eller tunga fordon. Enligt den kan besiktningskoncessioner beviljas för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon, för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon, periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av lätta fordon eller periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av tunga fordon. Koncession ska kunna beviljas för endast ett eller en kombination av flera av de ovan nämnda koncessionsslagen. Av de föreslagna koncessionsslagen motsvarar 1 och 2 punkten tillsammans och 3 och 4 punkten tillsammans koncessionsslagen i den gällande besiktningskoncessionslagen.

För närvarande har endast besiktningar av lätta fordon kunnat utföras vid besiktningsställets filial. Endast ett besiktningsföretag som redan har ett ordinarie verksamhetsställe som erbjuder besiktningar av alla fordon har fått inrätta en filial.

I indelningen i den gällande besiktningskoncessionslagen har det inte beaktats att antalet fordon som hör till olika fordonskategorier avviker betydligt från varandra i registret, så att det har uppkommit strukturell överkapacitet inom besiktningsnätet för tunga fordon. Varje år utförs cirka 15 gånger flera besiktningar av lätta fordon än av tunga fordon. Sålunda är det ändamålsenligt att antalen besiktningsställen som utför besiktningar av dessa fordonsslag avviker från varandra.

Till följd av den föreslagna ändringen uppkommer det sannolikt besiktningsställen som är specialiserade enbart på lätta fordon och besiktningsställen som är specialiserade enbart på tunga fordon. Antalet besiktningsställen som utför enbart periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon kan förutspås öka jämfört det nuvarande antalet verksamhetsställen. Det är också sannolikt att antalet besiktningsställen som utför besiktningar av tunga fordon kommer att minska jämfört med nuläget. Å andra sidan gör den föreslagna koncessionsindelningen det möjligt att placera verksamhetsställena på de platser som är bäst med tanke på de fordon som ska besiktas. Den föreslagna koncessionsindelningen gör det också möjligt för besiktningsställena att specialisera sig på vissa typer av besiktningar, varvid respektive besiktningsställes kunnande inom det egna specialområdet sannolikt ligger på högre nivå än nu.

7 §. Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession. I paragrafen föreskrivs om förutsättningarna för beviljande av besiktningskoncession. Förutsättningarna för beviljande i fråga om besiktningsställen som utför endast periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar avviker från förutsättningarna för beviljande i fråga om besiktningsställen som utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Enligt 6 § i den gällande besiktningskoncessionslagen krävs av den som söker koncession och hans anställda är strikt oberoende av tillverkning, försäljning, import, service och annan motsvarande verksamhet som gäller fordon och tillbehör till fordon, försäkringsgranskningar samt tillståndspliktig trafik. Det föreslås dock att detta strikta obero-

ende slopas i fråga om besiktningsställen som utför endast periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar.

Genom att kraven på oberoende lättas upp i fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar kan man trygga tillgången till dessa tjänster som anlitas av varje bilist också i glesbygden. För besiktningsställena innebär detta en möjlighet att utnyttja lokaler och anordningar effektivare för annan verksamhet under lugna tider. Verkstäder får också möjlighet att utvidga sin verksamhet till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar, om de uppfyller alla krav som ställs på besiktningsställen. För kunderna kan ändringen antas innebära att de sparar avsevärt med tid och besvär och att det blir mindre körande när de kan få service-, reparations- och besiktningsåtgärder på samma gång och från samma ställe.

Enligt *1 mom. 1 punkten* ska sökanden ha rätt att idka näring i Finland.

Enligt *1 mom. 2 punkten* får sökanden inte vara försatt i konkurs och om det är fråga om en fysisk person ska han eller hon vara myndig och att hans eller hennes handlingsbehörighet inte ha begränsats.

Enligt *1 mom. 3 punkten* förblir sökandens tillförlitlighet en förutsättning för beviljande av besiktningskoncession i överensstämmelse med 3 § i den gällande besiktningskoncessionslagen. Närmare bestämmelser om kraven på sökandens tillförlitlighet finns i 9 §.

Enligt *1 mom. 4 punkten* ska av sökanden förutsättas sådan organisering att annan verksamhet som sökanden bedriver i anslutning till fordon inte inverkar på besiktningsbeslutet. Som sådan kan betraktas en sådan organisationsstruktur där ledningen och besiktningsverksamheten och den andra verksamheten samt tillsynen över arbetet är ordnade separat. Motsvarande utredning förutsätts även i det fallet att besiktningsverksamheten och den andra verksamheten bedrivs inom olika företag, om samma personer ändå är verksamma inom företagets organisation.

I *1 mom. 5 punkten* förutsätts att sökanden förmår säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på verksamheten. Sökanden förutsätts ha ett kvalitetsledningssystem som är certifierat enligt SFS-EN ISO 9001:2008 eller en nyare motsvarande standard. I kvalitetsledningssystemet

ska beaktas de krav som föreskrivs i fråga om besiktningsverksamhet i denna lag och med stöd av den, varvid det fungerar som ett effektivt hjälpmedel vid tillsynen över besiktningen. I 3 § i den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts att sökanden ska kunna säkerställa en tillräcklig kvalitet på verksamheten. Enligt 3 § i trafikministeriets beslut om koncession för fordonsbesiktning ska besiktningsverksamhetens kvalitet visas med en uppdaterad kvalitetsmanual på varje besiktningsställe. Kvalitetsmanualens faktiska betydelse har i många fall blivit synnerligen liten, eftersom det inte har förutsatts något fungerande kvalitetssystem. Ett kvalitetssystem förutsätter fortlöpande upprätthållande och förbättring av kvaliteten, vilket ska övervakas regelbundet med hjälp av certifiering. Certifieringen utförs av ett av Finas ackrediterat certifieringsorgan. Detta underlättar Trafiksäkerhetsverkets tillsyn över besiktningen. För besiktningsverksamhet finns standarden SFS-EN ISO/IEC 17020 (Allmänna krav på verksamhet hos olika typer av organisationer som utför kontroll), som är noggrannare än den allmänna standarden gällande kvalitetssystem. I Sverige krävs i fortsättningen ackreditering enligt den sistnämnda standarden. I detta skede kan standarden SFS-EN ISO 9001 anses garantera tillräcklig kvalitet på besiktningsverksamheten tillsammans med Trafiksäkerhetsverkets tillsyn och andra krav som föreslås i denna lag.

Enligt *1 mom. 6 punkten* ska sökanden förutsättas ha en myndig, tillförlitlig och yrkesskicklig person som svarar för besiktningsverksamheten och som inte får vara försatt i konkurs och vars handlingsbehörighet inte har begränsats. Närmare bestämmelser om den ansvariga personens tillförlitlighet ingår i 15 § och om yrkesskicklighet i 21 §. Den föreslagna förutsättningen motsvarar innehållet i den gällande besiktningskoncessionslagen där det i 4 § förutsätts att den ansvariga personen är tillförlitlig och enligt 5 § anses sökanden vara sakkunnig, om för besiktningsstället har anmälts en behörig person som svarar för besiktningsverksamheten.

Enligt *1 mom. 7 punkten* ska de besiktare som sökanden har anställda vara tillförlitliga och yrkesskickliga. Närmare bestämmelser

om besiktarnas tillförlitlighet finns i 15 § och som kraven på deras yrkesskicklighet i 17 §.

Enligt *1 mom. 8 punkten* förutsätts sökanden ha tillräckliga lokaler för att besiktningarna ska kunna utföras korrekt. Närmare bestämmelser om lokalerna finns i 12 §.

Enligt *1 mom. 9 punkten* förutsätts sökanden ha besiktningssanordningar och utrustning för att besiktningarna ska kunna utföras korrekt. Närmare bestämmelser om besiktningssanordningar och utrustning finns i 12 §.

Enligt *1 mom. 10 punkten* förutsätts att sökanden i överensstämmelse med 12 § i den gällande besiktningsskoncessionslagen har ändamålsenliga förbindelser till fordonstrafikregistret. Med ändamålsenliga förbindelser avses en fungerande internetförbindelse och användarrättigheter till fordonstrafikregistret.

Enligt *1 mom. 11 punkten* förutsätts i överensstämmelse med 3 § i den gällande besiktningsskoncessionslagen att sökanden förmår sörja för ett behörigt dataskydd. Att dataskyddskraven är uppfyllda ska granskas i samband med inspektionen av lokalerna och anordningarna. Vid inspektionen fästs uppmärksamhet vid bl.a. bildskärmsterminalernas placering, förvaringen av dokument, datasäkerhetsprogram och andra saker som inverkar på dataskyddet.

Enligt *1 mom. 12 punkten* ska sökanden förutsättas ha en ansvarsförsäkring för att ersätta skador som besiktningssverksamheten eventuellt orsakar fordon. Ansvarsförsäkringens försäkringsbelopp ska med beaktande av besiktningssverksamhetens art och omfattning vara tillräckligt för att ersätta de skador som besiktningssverksamheten eventuellt orsakar och den ska till övriga villkor motsvara normal försäkringspraxis i branschen. I den gällande besiktningsskoncessionslagen förutsätts att sökanden är solvent. Det föreslagna kravet ersätter solvenskravet. Syftet med solvenskravet har i praktiken varit att trygga kundens och statens intressen, men en ansvarsförsäkring kan anses räcka till för detta.

Enligt *2 mom.* ska förutsättningarna för besiktningsskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar i övrigt motsvara kraven på ett besiktningssälle som utför endast periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar, men i stället för organiseringskravet förutsätts att

sökanden är oberoende. Bestämmelser om bedömningen av om sökanden uppfyller kravet på oberoende finns i 11 §.

Vid en registreringsbesiktning godkänns ett fordon för registrering och trafik i Finland, vilket till denna del motsvarar enskilt godkännande som åtgärd. För beviljare av enskilt godkännande föreslås motsvarande krav på oberoende. Vid registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar är det fråga om att bedöma om fordonet överensstämmer med kraven och om konstruktionerna är säkra, medan man vid en periodisk besiktning bedömer skicket hos ett fordon och utrustning som redan godkänts vid andra besiktningar eller ett godkännande. Alla bilar ska genomgå periodisk besiktning med regelbundna mellanrum, medan registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar är mera av engångsnatur. Av dessa orsaker kan också kraven på oberoende avvika mellan dessa besiktningsslag. Registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar förutsätter också specialkunskande av besiktaren, vilket till följd av ändringen koncentreras endast till de besiktningssällena som utför dessa besiktningar. Till följd av att kunskandet koncentreras bedöms kvaliteten på dessa specialbesiktningar bli bättre.

I *3 mom.* föreskrivs om möjlighet att av särskilda skäl godkänna samma person som ansvarig person för besiktningssverksamheten för flera besiktningssällena än ett, om han eller hon faktiskt kan svara för sina uppgifter. Som särskilda skäl kan åtminstone betraktas korta öppettider på besiktningssället och att de fordon som omfattas av besiktningsskyldighet är litet i regionen. Med faktiskt ansvar avses att personen i regel är på plats eller att han eller hon har möjlighet att komma till besiktningssället när fordon besiktas där. Enligt 12 § i den föreslagna lagen och 11 § i den gällande besiktningsskoncessionslagen ska besiktningssällets lokaler vara belägna nära varandra. Enligt motiveringen till den gällande besiktningsskoncessionslagen avses härmed ett avstånd på högst 10 kilometer och en körsträcka på högst 15 minuter. Dessa avstånd kan fortfarande anses vara sådana att den ansvariga personen har faktisk möjlighet att svara för sina uppgifter.

I *4 mom.* ges möjlighet att avslå en ansökan om besiktningsskoncession i sådana fall där

Trafiksäkerhetsverket får kännedom om att arrangemang som hänför sig till ansökan har vidtagits för att kringgå bestämmelserna om förutsättningarna för besiktningsskoncession. Härmed avses t.ex. en situation där man lämnar Trafiksäkerhetsverket en sådan utredning om sin organisation som i själva verket inte stämmer utan den har gjorts bara för att kringgå organiseringskravet i förslaget till 1 mom. 4 punkten.

Enligt den gällande besiktningsskoncessionslagen kan koncession inte beviljas ett ämbetsverk, en inrättning eller en läroanstalt vars huvudman är staten, en kommun eller en samkommun. Denna begränsning slopas, varvid koncession kan beviljas även nämnda aktörer. Också fysiska personer ska kunna få koncession.

För närvarande förutsätts också att den som söker koncession ska vara en i Finland registrerad juridisk person. Ett sådant krav kan dock inte ställas på de sökande på grund av etableringsfriheten, så kravet slopas.

8 §. Exceptionella förutsättningar för koncession för besiktning av tunga fordon. Enligt 7 § 1 mom. 8 punkten i lagförslaget ska den som söker koncession ha tillräckliga lokaler där besiktningarna kan utföras och enligt 9 punkten besiktningssanordningar och utrustning med vilka besiktning kan utföras korrekt. I 12 § finns närmare bestämmelser om besiktningssället lokaler och besiktningssanordningar. I nämnda 12 § föreslås dessutom ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser och föreskrifter.

Enligt förslaget till 1 mom. ska besiktningsskoncession för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon kunna beviljas en sökande vars lokaler och anordningar inte till alla delar uppfyller kraven i bestämmelser och föreskrifter. Tanken är att ett dylikt besiktningssälle med avvikande krav inte ska konkurrera med de vanliga besiktningssällena vad gäller tunga fordon, eftersom besiktningsskoncession med avvikande krav ska kunna beviljas bara om utbudet av besiktningstjänster är bristfälligt i regionen. Den föreslagna bestämmelsen förbättrar tillgången till tjänster för tunga fordon, när sådana verkstäder eller andra besiktningssällena kan etablera sig i besiktningssbranschen vilkas lokaler och anord-

ningar till smärre delar avviker från de allmänna kraven. Bristfälligheterna kunde gälla i första hand måtten på inspektionsgropen och hallen samt bromsmättningsprogrammen.

Bestämmelsen har ingen inverkan på trafiksäkerheten eller opartiskheten inom besiktningssverksamheten, eftersom syftet med undantaget inte är att ändra innehållet i de besiktningar som utförs på verksamhetsstället eller förutsättningarna för godkännande, utan de ska vara desamma som på andra besiktningssällena för tunga fordon. Exempelvis trots att bromsmättningsprogram saknas ska vid fordonsbesiktningen förutsättas att ett intyg över en med bromsmättningsprogram utförd kontroll av fordonets bromsar som utfärdats av en bilverkstad eller något annat ställe som har installations- och reparations-tillstånd för bromsar visas upp.

Enligt den gällande besiktningsskoncessionslagen ska koncessionshavare som redan innehar besiktningsskoncession kunna få rätt att inrätta en filial som sköts från besiktningssället där man besiktat endast lätta fordon med en totalmassa av högst 3,5 ton. Även då är förutsättningen att utbudet av besiktningstjänster i regionen annars vore bristfälligt. Enligt lagförslaget ska det inte längre behövas dylika filialer, eftersom egentlig koncession kan fås för besiktning av enbart lätta fordon. För de filialer som är verksamma nu intas i 59 § 5 mom. i lagen en övergångsbestämmelse, enligt vilken en filial med vissa undantag kan fortsätta sin verksamhet lika länge som det ordinarie besiktningssälle från vilket filialen sköts, dock högst så länge som koncessionen gäller eller om koncessionen gäller kortare tid än tre år, i tre år.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om hur den i 1 mom. avsedda bristen på besiktningstjänster i regionen ska bedömas. Då ska man åtminstone beakta avståndet mellan det besiktningssälle som enligt planerna ska inrättas med avvikande krav och ett besiktningssälle enligt 6 § 1 mom. 2 och 4 punkten, vart människorna i regionen vanligtvis åker för att uträtta sina ärenden och antalet tunga fordon som omfattas av besiktningsskyldighet. När det är fråga om tunga fordon borde avståndet från ett sedvanligt besiktningssälle för tunga fordon vara över femtio kilometer. Med regi-

on förstås området på ungefär femtio kilometers radie kring det besiktningssälle som beviljats koncession med avvikande krav.

Enligt 3 mom. ska besiktningsskoncessionen för ett besiktningssälle som inrättats med avvikande krav återkallas, om besiktningsskoncessionen beviljas ett besiktningssälle för tunga fordon som uppfyller alla krav i regionen och om inte lokalerna och anordningarna på besiktningssället fås att uppfylla samtliga krav på ett verksamhetsställe som motsvarar kraven. På så vis får ett besiktningssälle som inrättats med avvikande krav inte ogrundad konkurrensfördel i förhållande till ett sedvanligt besiktningssälle. Ett besiktningssälle som inrättats med avvikande krav ska upphöra med sin verksamhet inom ett år efter det att ett besiktningssälle som uppfyller alla krav och som besiktat tunga fordon inleder sin verksamhet i regionen. Som den tidpunkt då verksamheten inleds betraktas den tidpunkt då det första tunga fordonet faktiskt besiktas på besiktningssället.

9 §. *Bedömning av sökandens tillförlitlighet.* De personer som förutsätts vara tillförlitliga på det sätt som avses i bestämmelsen är nästan desamma som i den gällande besiktningsskoncessionslagen. Bestämmelser om tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningssverksamheten och besiktarna ingår dock i en annan paragraf än den om sökandens tillförlitlighet. Genom ändringen framhåvs att den tillförlitlighet som förutsätts av den som söker besiktningsskoncession är annorlunda än tillförlitligheten i fråga om den person som svarar för besiktningssverksamheten och besiktarna. Det föreslås att grunderna för bedömning av tillförlitligheten i den gällande besiktningsskoncessionslagen preciseras. Dessutom föreslås i 2 mom. 1—3 punkten nya grunder för bedömning av tillförlitligheten.

Enligt 1 mom. får sökanden eller en i 9 § nämnd person inte ha meddelats näringsförbud eller varit meddelad näringsförbud under de senaste fem åren för att sökanden ska kunna anses tillförlitlig. Om någon av de personer som avses i paragrafen inte är tillförlitlig, ska den som söker besiktningsskoncession inte kunna anses tillförlitlig.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska minst två år långa fängelsestraff under de tio senaste åren

för alla personer som avses i bestämmelsen leda till att sökanden inte anses tillförlitlig.

Enligt 1 mom. 2 punkten ska alla straff för grov överträdelse av bestämmelserna om besiktning, registrering eller beskattning av fordon eller bestämmelserna om bokföring eller ekonomiförvaltning som alla personer som avses i bestämmelsen dömts till under de fem senaste åren leda till att sökanden inte anses tillförlitlig. Både bötes- och fängelsestraff ska beaktas när tillförlitligheten bedöms. Dessutom ska fängelsestraff som är över sex månader men under två år för något annat brott som anses visa att personen eller bolagen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktningssverksamhet vara ett tecken på att personen eller sökanden i fråga inte kan anses tillförlitlig. Sådana brott är t.ex. registeranteckningsbrott, brott mot den offentliga ekonomin, bedrägeri, penningtvättbrott, gäldenärsbrott, tullklareringsbrott i anslutning till import och export, narkotikabrott och vissa näringsbrott, t.ex. muta i näringsverksamhet.

Enligt 1 mom. 3 punkten ska fängelsestraff på högst sex månader eller upprepade bötesstraff för brott som anses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktningssverksamhet vilka alla personer som avses i bestämmelsen dömts till under de tre senaste åren leda till att sökanden inte anses tillförlitlig. Bedömning av tillförlitligheten används i fråga om såväl fängelse- som bötesstraff. Då bedöms i varje enskilt fall om den gärning som ligger till grund för straffet är olämplig för den som ska bedriva besiktningssverksamhet. Om gärningen är ägnad att försämra medborgarnas förtroende för den som bedriver besiktningssverksamhet visar gärningen på olämplighet. Sådana gärningar är åtminstone de brott som avses i 1 mom. 2 punkten samt brott som leder till körförbud. Med upprepade bötesstraff avses här minst tre bötesstraff.

Enligt 2 mom. ska en person som avses i 1 mom. utöver de situationer som avses i 1 mom. inte heller betraktas som tillförlitlig att bedriva besiktningssverksamhet i de fall som föreslås i 2 mom. 1—3 punkten.

Enligt 2 mom. 1 punkten ska en person inte betraktas som tillförlitlig under tiden för åtal för brott eller de undersökningar som detta

förutsätter. En person ska inte kunna betraktas som tillförlitlig om åtalet för brott eller de undersökningar som detta förutsätter kan inverka på personens förutsättningar att sköta sina uppgifter. Tillförlitligheten ska bedömas från fall till fall.

Enligt 2 mom. 2 punkten ska en sökande eller person inte heller betraktas som tillförlitlig under högst fem år på grund av tidigare verksamhet, om sökanden eller personen i fråga genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i 9 § har orsakat återkallande av besiktningskoncessionen med stöd av 43 § 2 och 3 mom. Avsikten är att förhindra t.ex. att personen i fråga blir ägare till ett annat besiktningsställe eller en i 9 § avsedd person efter det att han eller hon tidigare medvetet godkänt sådana fordon för användning i trafik som uppenbart inte har uppfyllt bestämmelser eller föreskrifter. En sökande ska betraktas som icke tillförlitlig t.ex. i en situation där sökanden tidigare ha försummat att iaktta det föreskrivna kravet på opartiskhet i besiktningsverksamheten

Enligt 2 mom. 3 punkten ska en person inte heller betraktas som tillförlitlig om det under de senaste fem åren på grund av personens verksamhet upprepade gånger har getts anmärkningar eller skriftliga varningar som hänför sig till bedrivandet av besiktningsverksamhet eller om personen upprepade gånger har förbjudits att utföra besiktningar med stöd av 44 §. Det ska ges mer än två anmärkningar för att en person ska anses icke tillförlitlig och således olämplig att bedriva besiktningsverksamhet. I allmänhet ska det dock räcka med två varningar eller förbud mot att utföra besiktning.

10 §. Beslut om sökandens tillförlitlighet. I lagen föreslås en ny paragraf enligt vilken Trafiksäkerhetsverket på begäran av antingen sökanden eller en i 9 § nämnd person ska besluta om sökanden eller en i 9 § nämnd person är tillförlitlig. Sökanden kan innan han eller hon lämnar in ansökan om besiktningskoncession eller t.ex. skaffar finansiering eller lokaler som behövs i besiktningsverksamheten ha behov av att utreda om sökanden över huvud taget har någon möjlighet att få besiktningskoncession. Av denna orsak kan sökanden ha behov av att låta Trafiksäkerhetsverket undersöka den egna tillförlit-

ligheten eller tillförlitligheten hos sina i 9 § avsedda personer innan besiktningskoncession söks. Ibland kan också Trafiksäkerhetsverket ha behov av att utreda om en sökande eller en i 9 § avsedd person är tillförlitlig. Då undersöker Trafiksäkerhetsverket även på eget initiativ om en eller flera personer som avses i 9 § är tillförlitliga. Hur länge sökanden eller en i 9 § avsedd person inte är tillförlitlig bestäms i enlighet med den gärning som avses i 9 § i förhållande till de tidsfrister som föreskrivs i nämnda paragraf. Om en person t.ex. under de tio senaste åren har dömts till ett minst två år långt straff, ska han eller hon anses icke tillförlitlig tills tio år har förflutit från den dag då den lagakraftvunna domen meddelades.

11 §. Beslut om sökandens tillförlitlighet. Det föreslås att den gällande besiktningskoncessionslagen ändras så att tillförlitligheten bedöms i enlighet med denna paragraf endast i fråga om den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings- ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar ska fortfarande vara oberoende i enlighet med 7 §. I fråga om en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform gäller detsamma för en medlem eller ersättare i styrelsen eller förvaltningsrådet, verkställande direktören, en bolagsman eller en person i någon annan dominerande ställning. Den som söker besiktningskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar ska åter organisera sin verksamhet så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningsverksamhet som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen, vilket föreskrivs i 7 §. Slopandet av det strikta kravet på oberoende i fråga om koncessionshavare som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar innebär särskilt att det blir möjligt att kombinera periodisk besiktning och verkstadsverksamhet. Då måste emellertid verksamheten organiseras så att den övriga verksamheten vid sidan av besiktningsverksamheten inte inverkar på slutresultatet av besiktningen.

Enligt 1 mom. ska den som söker besiktningskoncession som berättigar till registre-

rings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar och andra personer som avses i momentet anses oberoende, om sökanden inte bedriver eller står i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon. Även beroendeförhållanden till skadegranskningsverksamhet som gäller fordon i anslutning till försäkringsverksamhet och till tillståndspliktig trafik ska på samma sätt som i den gällande lagen vara förbjudna för dem som söker besiktningskoncession för registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Registreringsbesiktning motsvarar som åtgärd enskilt godkännande, eftersom ett fordon godkänns för användning i trafik i Finland vid registreringsbesiktning eller enskilt godkännande. I den föreslagna lagen om enskilt godkännande föreslås likaså strikta krav på oberoende för beviljare av enskilt godkännande. Vid registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning är det i första hand fråga om att bedöma om fordonet överensstämmer med kraven. Periodisk besiktning är åter en fordonsbesiktning som ska utföras med jämna mellanrum och där man kontrollerar fordonets skick och de uppgifter som finns införda i registret. Registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning är vanligtvis en åtgärd av engångsnatur medan periodiska besiktningar utförs med regelbundna mellanrum. Till följd av detta är det motiverat att kraven på oberoende är annorlunda för den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar än för den som vill börja utföra periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar.

De som innehar besiktningskoncession ska i varje fall i enlighet med vad som förutsätts i 23 § iaktta opartiskhet i sin verksamhet så att inga andra omständigheter än fordonets skick och bedömningen av hur det i övrigt överensstämmer med bestämmelser och föreskrifter kan inverka på slutresultatet av besiktningen.

Med avvikelse från den gällande besiktningskoncessionslagen föreslås att kraven på oberoende för sökandens anställda slopas. Samtidigt föreslås att kraven på oberoende i

förhållande till tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation och service som gäller tillbehör till fordon slopas.

Enligt 2 mom. får den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar inte heller stå i beroendeförhållande till en organisation som bildats för att bedriva verksamhet enligt 1 mom. Det föreslagna 2 mom. hindrar fortfarande inte den som söker besiktningskoncession att delta t.ex. som medlem i organisationsverksamhet i bilbranschen. I enlighet med nuvarande praxis får sammanslutningens stadgar och övriga verksamhet dock inte inbegripa villkor som medför beroende.

Paragrafens 3 mom. motsvarar i sak 6 § 3 mom. i den gällande besiktningskoncessionslagen, dock så att koncessionshavaren kan vara en teknisk tjänst och godkänd sakkunnig avses i 47 och 48 § i fordonslagen. Tekniska tjänster och godkända sakkunnig kan ge utlåtanden som fordons överensstämmelse med kraven. Enligt momentet anses som sådant beroendeförhållande som avses i 1 och 2 mom. inte att de som bedriver sådan verksamhet som avses i nämnda moment hyr eller hyr ut lokaler och anordningar som behövs vid tillståndspliktig verksamhet. När bestämmelsen tolkas ska dock hyresvillkoren vara sedvanliga för att det inte ska vara fråga om sådant kringgående av bestämmelserna som avses i 7 § 4 mom.

12 §. Besiktningsställets lokaler och besiktningsanordningar. I 1 mom. föreskrivs om lokalerna på ett sätt som överensstämmer med den gällande besiktningskoncessionslagen så att lokalerna ska vara sådana besiktningar kan utföras på behörigt sätt och oberoende av vädret i dem. Med sådana lokaler avses sådana varma inomhusutrymmen där de fordon som ska besiktas rymms in och där kontrollerna kan utföras korrekt även när det råder sträng kyla. Separata lokaler på besiktningsstället ska ligga nära varandra på grund av kundbetjäningen och för att den person som svarar för besiktningsverksamheten på verksamhetsstället faktiskt ska kunna sköta sina uppgifter.

I 2 mom. förutsätts att det att besiktningsstället ska ha anordningar och utrustning som lämpar sig för kontroller av alla fordon som

ska besiktas där. Vilka anordningar och vilken utrustning som krävs är beroende av omfattningen av verksamhetsställets besiktningsrättigheter. I samband med inspektion av verksamhetsstället kontrolleras att anordningar och utrustning finns, kalibreringarna av dem och att de fungerar.

Enligt 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om de tekniska kraven på besiktningsställets lokaler, anordningar och utrustning och om de maximala avstånd som tillåts mellan separata lokaler. Trafiksäkerhetsverket har lång erfarenhet av och god sakkännedom om anordningar och lokaler som lämpar sig för besiktningsverksamhet.

När Trafiksäkerhetsverket utfärdar föreskrifter om de maximala avstånden mellan lokalerna ska man beakta kundbetjäningssynpunkter och möjligheten för den person som svarar för besiktningsverksamheten att svara för verksamheten på besiktningsstället. Mellan lokalerna för lätta och tunga fordon ska man i enlighet med nuvarande praxis kunna tillåta en körsträcka som är högst tio kilometer lång och som räcker högst 15 minuter. Besiktningslokaler för samma fordon ska dock ligga nära varandra så att kunden inte åsamkas orimligt dröjsmål under besiktningen på grund av avstånden. Den person som svarar för besiktningsverksamheten ska kunna anses ha möjlighet att svara för verksamheten om han eller hon vid behov kan komma till den lokal där besiktningen utförs och detta inte åsamkar kunden orimligt dröjsmål.

I den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts att det i lokalernas omedelbara närhet ska finnas en provkörningsbana som lämpar sig för provkörning av lätta fordon men som är stängd för övrig trafik. Härmed avses för närvarande en 50 meter lång och rak vägsträcka som är stängd för övrig trafik och där lätta fordon ska besiktas provköras. Det föreslås att detta krav slopas. Ändringen gör det lättare att inrätta besiktningsställen särskilt i tätbebyggda områden. Avsikten är ändå inte att slopa provkörningen, utan Trafiksäkerhetsverket kommer att ge besiktningsställena noggrannare anvisningar än nu om provkörningen, varför ändringen inte har någon praktisk inverkan på kvalite-

ten på besiktningen och därigenom på trafiksäkerheten. Exempelvis i Sverige behöver besiktningsställena inte ha någon provkörningsbana.

13 §. Ansökan om besiktningskoncession. I paragrafen föreskrivs om ansökan om besiktningskoncession och de bilagor och utredningar som ska fogas till koncessionsansökan.

Enligt 1 mom. ska besiktningskoncession sökas skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket.

I 1 punkten förutsätts utdrag ur handelsregistret i fråga om en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform eller, om sökanden ännu inte är etablerad i Finland när koncession söks, så kan också någon annan motsvarande utredning godkännas. För att det ska vara möjligt att kontrollera jäv förutsätts också en utredning om ägandeförhållandena. Med undantag för den utredning som motsvarar utdrag ur handelsregistret motsvarar punkten 8 § 1 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen.

Enligt 2 punkten ska det uppges i ansökan vilken slags koncession som söks. I 6 § föreslås bestämmelser om fyra koncessionsslag. Enligt nämnda 6 § ska koncession kunna beviljas för flera koncessionsslag samtidigt.

I 3 punkten förutsätts uppgift om på vilken plats verksamheten kommer att inledas. I 8 § 2 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts en anmälan om i vilken kommun verksamheten kommer att inledas. Uttrycket preciseras och i praktiken förutsätts den gatuadress där avsikten är att inleda verksamheten.

I 4 punkten förutsätts i enlighet med 8 § 3 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen att sökanden lämnar in en fritt formulerad utredning om hur sökanden säkerställer att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet. Dessutom förutsätts en utredning om att sökanden har ett kvalitetsledningssystem som är certifierat i överensstämmelse med standarden SFS-EN ISO 9001:2008 eller en motsvarande nyare standard.

I 5 punkten förutsätts uppgift om den person som svarar för besiktningsverksamheten. I 8 § 4 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts motsvarande anmälan.

I 6 punkten förutsätts en fritt formulerad utredning om hur sökanden ämnar ordna förbindelserna till fordonstrafikregistret och hur sökanden sörjer för behörigt dataskydd. Punkten motsvarar i sak 8 § 5 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen.

I 7 punkten förutsätts en utredning som motsvarar 8 § 6 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen om hur lokaler, anordningar samt den person som svarar för besiktningsverksamheten, besiktarna och de personer som avses i 9 § uppfyller kraven på den verksamhet som ansökan avser. När det gäller besiktarna utreder Trafiksäkerhetsverket att den personal som finns vid ansökningstidpunkten uppfyller kraven.

Enligt 8 punkten förutsätts en utredning om ansvarsförsäkringen. För närvarande förutsätts ingen försäkring av sökanden.

Enligt 9 punkten förutsätts en uppskattning av när avsikten är att inleda besiktningsverksamheten. Det är fråga om ett nytt krav.

För närvarande har Trafiksäkerhetsverket möjlighet att vid behov förutsätta även andra utredningar, en möjlighet som slopas eftersom den är onödig.

Enligt 2 mom. förutsätts att den som söker besiktningskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar och som bedriver tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon, skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet eller tillståndspliktig trafik visar hur verksamheten organiseras i enlighet med 7 § 1 mom. 4 punkten så att den övriga verksamhet som sökanden eventuellt bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Organiseringen kan påvisas t.ex. med ett organisations-schema. Den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar förutsätts visa att kravet på oberoende enligt 11 § är uppfyllt.

Enligt 3 mom. befrias en sökande från att lämna in sådana utredningar som fortfarande är giltiga och som annars har lämnats in till Trafiksäkerhetsverket.

14 §. Beviljande av besiktningskoncession. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket bevilja besiktningskoncession om sökanden

uppfyller de föreskrivna kraven och har lämnat de utredningar som behövs för att behandla ansökan. Verket ska inte ha fri prövningsrätt när koncession beviljas.

Enligt 2 mom. ska koncession beviljas efter det att Trafiksäkerhetsverket har inspekterat besiktningsställets lokaler och anordningar samt konstaterat att alla kraven för beviljande av besiktningskoncession är uppfyllda.

Enligt 3 mom. ska koncession beviljas för ett bestämt besiktningsställe på samma sätt som för närvarande.

Enligt 9 § i den gällande besiktningskoncessionslagen kan koncession beviljas för en bestämd tid av högst fem år. Enligt tjänstedirektivet finns det dock inte tillräckliga grunder för tidsbestämda besiktningskoncessioner, så besiktningskoncessioner beviljas i fortsättningen så att de gäller tills vidare.

3 kap. **Tillförlitlighet och yrkesskicklighet i fråga om den person som svarar för besiktningsverksamheten samt besiktarna**

15 §. Tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningsverksamheten samt besiktarna. I lagen föreslås en ny paragraf om tillförlitligheten i fråga om den person som svarar för besiktningsverksamheten samt besiktarna.

Enligt 1 mom. ska den person som svarar för besiktningsverksamheten samt besiktarna vara tillförlitliga.

Enligt 2 mom. är den person som svarar för besiktningsverksamheten samt besiktarna inte tillförlitliga om de har dömts till de straff som avses i 2 mom. 1—4 punkten.

Enligt 2 mom. 1 punkten får en person inte ha dömts till ett minst två år långt fängelsestraff under de tio senaste åren.

Enligt 2 mom. 2 punkten får en person inte ha dömts till straff för grov överträdelse av bestämmelserna om besiktning, registrering eller beskattning av fordon under de fem senaste åren. När tillförlitligheten bedöms beaktas både bötes- och fängelsestraff på samma sätt som i 9 § 1 mom. 2 punkten. Dessutom ska fängelsestraff som är över sex månader men under två år för något annat brott som anses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktningsverk-

samhet vara ett tecken på att personen i fråga inte kan anses tillförlitlig. Sådana brott är t.ex. registeranteckningsbrott, brott mot den offentliga ekonomin, bedrägeri, penningtvättbrott, gäldenärsbrott, tullklareringsbrott i anslutning till import och export, narkotikabrott och vissa näringsbrott. Som näringsbrott beaktas för den ansvariga personens del t.ex. muta i näringsverksamhet. Penningtvättbrott och gäldenärsbrott ska i princip beaktas endast i fråga om den person som svarar för besiktningsverksamheten.

Enligt 2 mom. 3 punkten får en person under de tre senaste åren inte ha dömts till ett högst sex månader långt fängelsestraff för brott som anses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att utföra besiktningsuppgifter. Gärningar som avses i förslaget till 2 mom. 3 punkten är åtminstone alla brott som avses i 2 mom. 1 punkten. Dessutom ska brott mot bestämmelserna om trafik- eller fordonssäkerhet samt trafikbrott som avses i 8 kap. i vägtrafiklagen (267/1981) och 23 kap. i strafflagen (39/1889) visa på i 15 § avsedd olämplighet att utföra besiktningsuppgifter. Olämplighet ska bedömas från fall till fall.

Enligt 2 mom. 4 punkten får en person under de tre senaste åren inte upprepade gånger ha dömts till bötesstraff för andra trafikbrott än trafikförseelser. Straff som avses i förslaget till 2 mom. 4 punkten är åtminstone straff som följer av brott som avses i 8 kap. i vägtrafiklagen. Brott som avses i denna punkt kan således vara trafikbrott som avses i 23 kap. i strafflagen, t.ex. äventyrande av trafiksäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri och grovt rattfylleri.

Trafikförseelser ska inte beaktas när det bedöms om den person som svarar för besiktningsverksamheten eller en besiktare är tillförlitlig. Ordningsbotsförseelser ska inte inverka när tillförlitligheten bedöms. Med upprepade bötesstraff avses i detta sammanhang minst två straff för rattfylleri, grovt rattfylleri eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten. I fråga om andra trafikbrott (äventyrande av trafiksäkerheten, fylleri i sjötrafik, trafikfylleri med motorlöst fordon, smitning i vägtrafik) avses med upprepade bötesstraff minst fyra bötesstraff.

Enligt 3 mom. 1 punkten ska den person som svarar för besiktningsverksamheten och en besiktare inte heller anses vara tillförlitlig att utföra besiktningsuppgifter under tiden för åtal för brott eller de undersökningar som detta förutsätter, om de kan inverka på personens förutsättningar att sköta sina uppgifter. En person ska inte anses vara tillförlitlig om åtalet för brott eller de undersökningar som detta förutsätter kan inverka på personens förutsättningar att sköta sina uppgifter. Tillförlitligheten ska bedömas från fall till fall.

Enligt 3 mom. 2 punkten ska den person som svarar för besiktningsverksamheten och en besiktare anses icke tillförlitlig att utföra besiktningsuppgifter också om han eller hon har dömts till eller meddelats körförbud och körförbudet inte har upphört. En person med giltigt körförbud kan inte vara besiktare eller person som svarar för besiktningsverksamheten.

Enligt 3 mom. 3 punkten ska den person som svarar för besiktningsverksamheten och en besiktare inte heller anses vara tillförlitlig under högst fem år på grund av sin tidigare verksamhet, om personen i fråga genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningskoncessionen med stöd av 43 § 3 mom. Syftet är att förhindra att en person blir ansvarig person på ett annat besiktningsställe efter det att han eller hon på sin tidigare arbetsplats medvetet har godkänt sådana fordon för användning i trafik som uppenbart inte har uppfyllt bestämmelser eller föreskrifter.

Enligt 3 mom. 4 punkten ska en person inte heller anses vara tillförlitlig om det under de senaste fem åren på grund av personens verksamhet upprepade gånger har getts anmärkningar eller skriftliga varningar som hänför sig till bedrivandet av besiktningsverksamhet med stöd av 44 § eller han eller hon med stöd av 44 § har förbjudits att utföra besiktningar. Det ska vara fråga om flera anmärkningar än två för att en person ska anses vara icke tillförlitlig och därmed olämplig att bedriva besiktningsverksamhet. I allmänhet ska det dock räcka med två varningar eller förbud mot att utföra besiktning.

16 §. Beslut om tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningsverksamheten samt besiktarna. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket på begäran av den person som svarar för besiktningsverksamheten eller en besiktare eller annars vid behov på Trafiksäkerhetsverkets eget initiativ kunna besluta om en besiktare eller den person som svarar för besiktningsverksamheten är tillförlitlig på det sätt som avses i den föreslagna lagen. Hur länge en person inte är tillförlitlig bestäms i enlighet med den gärning som avses i 15 § i förhållande till de tidsfrister som föreskrivs i nämnda paragraf. Om en person t.ex. under de tio senaste åren har dömts till ett minst två år långt straff, ska han eller hon anses icke tillförlitlig tills tio år har förflutit från den dag då den lagakraftvunna domen meddelades.

Lagen om polisförvaltningen (110/1992) ändrades 2006 (676/2006). Ändringen gör det möjligt att skilja en polisman från tjänsteutövning för en tid av minst en och högst sex månader. Enligt regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av polisförvaltningslagen och 53 och 55 § i statstjänstemannalagen (RP 4/2006 rd) kan det att en polisman gör sig skyldig till brott mot vägtrafiklagen t.ex. betraktas som sådant för en polisman olämpligt uppträdande som avses i paragrafen, åtminstone om brottet är allvarligt. Riksdagens justitieombudsman har i ett avgörande (RJO 5.8.2008 D 589/4/06) konstaterat att en besiktningsmans uppgift är att undersöka motorfordons tekniska skick. Till uppgifterna hör inte att i likhet med en polis övervaka bilförarens körsätt eller trafikbeteende i övrigt. Av denna anledning är det enligt justitieombudsmannens åsikt skäl att ställa strängare krav på polisens trafikbeteende än på besiktningsmäns. Justitieombudsmannen ansåg vidare i sitt avgörande att tillämpningspraxisen när det gäller den gällande besiktningskoncessionslagen enligt vilken en besiktningsman som gjort sig skyldig till uppträdande som anses olämpligt för en besiktningsman kan leda till olämplighet att vara verksam som besiktningsman under en tidsperiod från tre till fem år, är oskäligt sträng. Enligt justitieombudsmannens åsikt kan upprepade trafikförseelse i vissa fall vara ett klarare tecken på likgiltighet än en ensta-

ka gärning, fast den bedömts som allvarligare. I lagen föreslås också att den som dömts till eller påförts bötesstraff anses olämplig att utföra besiktningsuppgifter under högst sex månader från det att beslutet meddelats. Tiden ska alltid provas från fall till fall.

17 §. Krav på besiktares yrkesskicklighet. I lagen föreslås allmänna bestämmelser om kraven på besiktares yrkesskicklighet. I paragrafen föreskrivs om den grundutbildning som krävs av besiktare och om vidareutbildning som leder till besiktningsuppgifter samt om den arbetserfarenhet som krävs utöver dessa. Kravet motsvarar de behörighetskrav som i den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts i fråga om personer som utför besiktningar och de inträdeskrav som i trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal förutsätts för deltagande i utbildning.

Med grundutbildning enligt 1 mom. avses grundläggande utbildning för personer som kommer in i branschen. Med vidareutbildning avses utbildning i periodisk besiktning och kontrollbesiktning av lätta fordon som ges personer som kommer in i branschen, utbildning i periodisk besiktning av tunga fordon samt praktik och slutprov i anslutning därtill. Med vidareutbildning avses också specialutbildning för personer som utför periodiska besiktningar och i anslutning därtill slutprov i registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar, kontroller av bromsarna på tunga fordon och kontroller av fordon som är avsedda för transport av farliga ämnen på väg samt regelbundet återkommande fortbildning.

I 2 mom. bestäms om den arbetserfarenhet som krävs av besiktare. Av en person som kommer in i branschen krävs som arbetserfarenhet verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av fordon. Av besiktare krävs dessutom praktisk erfarenhet av besiktningsuppgifter i anslutning till vidareutbildningen.

18 §. Grundutbildning för besiktare. Kraven på grundutbildning för besiktare revideras. I 1 mom. föreslås en allmän bestämmelse om alternativa krav på grundutbildning. Kraven på grundutbildning föreslås vara vid yrkeshögskola avlagd ingenjörsexamen inom teknik och kommunikation (YH), som har avlagts inom utbildningsprogrammet för bil-

teknik eller något annat lämpligt utbildningsprogram eller specialyrkesexamen eller yrkesexamen som avses i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning och som lämpar sig för branschen. Vilka specialyrkesexamina och yrkesexamina det över huvud taget finns föreskrivs genom förordning av undervisnings- och kulturministeriet.

Enligt den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts att den som utför besiktningar för närvarande som grundutbildning har avlagt minst examen vid biltekniska studielinjen vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande lämpliga examen på teknikernivå. Eftersom inga nya tekniker längre utexamineras, förutsätts i praktiken examen på ingenjörsnivå av unga besiktare som kommer in i branschen. Således har kravet på grundutbildning för branschen stigit utan att bestämmelserna om besiktningsverksamheten har ändrats.

Specialyrkesexamina och yrkesexamina kan avläggas i enlighet med lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning som fristående examina oberoende av hur yrkesskickligheten förvärvats. I regel avläggs specialyrkesexamina och yrkesexamina i enlighet med examensgrunderna och en plan som den som ordnar den förberedande undervisningen beslutar om. Fristående examina avläggs vid examenstillfällen där den yrkesskicklighet som krävs i examensgrunderna påvisas och bedöms på ett mångsidigt sätt. I specialyrkesexamina bedöms hur man behärskar de mest krävande arbetsuppgifterna i branschen. Utbildningsstyrelsen beslutar om grunderna för examina. Kravnivån för godkänd specialyrkesexamen motsvarar kunskaperna enligt ungefär fem års och yrkesexamen ungefär tre års mekanikererfarenhet.

I förslaget till 2 mom. begränsas den behörighet som följer av den grundutbildning som avses i 1 mom. Enbart yrkesexamen räcker inte som grundutbildning för besiktare som utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Av dem krävs specialyrkesexamen eller i 1 mom. 1 punkten avsedd yrkeshögskoleexamen.

Enligt förslaget till 3 mom. ska examen på teknikernivå jämföras med de yrkeshögskoleexamina och specialyrkesexamina som avses i 1 mom. Sålunda ska examen på tekni-

kernivå räcka till som grundutbildning även för besiktare som utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

De föreslagna kraven i 1—3 mom. ger personer med lägre grundutbildning än ingenjör- och teknikerutbildning möjlighet att utföra besiktningar, vilket motsvarar allmänuropeisk praxis.

I 4 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov utfärda närmare föreskrifter om vilka utbildningsprogram som på det sätt som avses i 3 mom. ska anses vara lämpliga utbildningsprogram. Trafiksäkerhetsverket ska höra undervisnings- och kulturministeriet och Utbildningsstyrelsen innan föreskrifterna utfärdas. Som yrkeshögskole- och teknikerexamina som lämpar sig för branschen ska i enlighet med nuvarande praxis förutom examina vid billinjer kunna godkännas de examina vid transport-, logistik- och maskinlinjer som omfattar tillräckliga grundläggande studier i maskinteknik. Som specialyrkesexamina ska åtminstone kunna godkännas specialyrkesexamina för bilmekaniker och arbetsledning inom bilbranschen samt som yrkesexamina yrkesexamina för bilmekaniker och tungmaterielmekaniker.

Genom en särskilt övergångsbestämmelse föreskrivs att personer som utför besiktningar och som uppfyller de behörighetsvillkor för besiktare som krävs i den gällande besiktningskoncessionslagen uppfyller de föreslagna kraven på grundutbildning.

19 §. Vidareutbildning för besiktare. De krav på vidareutbildning som förutsätts av besiktare motsvarar enligt 1 mom. i huvudsak innehållet i den gällande besiktningskoncessionslagen och trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal. Enligt förslaget talas det dock om vidareutbildning i stället för tilläggsutbildning.

I 2 mom. föreslås ingå det krav på 6 månaders verkstadserfarenhet som för närvarande utgör inträdeskrav till vidareutbildning i trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal. I momentet definieras dessutom erfarenhetens längd särskilt för andra än bilteknikingenjörer och tekniker samt särskilt för dem som avlagt specialyrkesexamen och yrkesexamen.

Den 12 månaders verkstadserfarenhet som ska krävas av andra än bilteknikingenjörer och tekniker kompletterar den kunskap om följer av de studier i biltekniska yrkesinriktade ämnen för bilingenjör eller biltekniker som dessa saknar. Den verkstadserfarenhet som krävs av dem som avlagt specialyrkesexamen eller yrkesexamen kompletterar den kunskap som följer av inte bara de studier i biltekniska yrkesinriktade ämnen för bilingenjörer eller biltekniker som dessa saknar utan också den erfarenhet som följer av motsvarande grundläggande studier som dessa saknar. Den föreslagna verkstadserfarenheten på tre år motsvarar den normala verkstadserfarenheten före yrkesexamen enligt en utbildningsplan som leder till yrkesexamen.

I 3 mom. föreslås ingå det krav på sex månaders erfarenhet av besiktning av lätta fordon som för närvarande utgör inträdeskrav till utbildning i periodisk besiktning av tunga fordon i trafikministeriets beslut. Inträdeskravet till specialutbildning i omfattande kontroll av bromsarna på tunga fordon ska vara utbildning i periodisk besiktning av tunga fordon. I momentet preciseras dessutom den erfarenhet som krävs för inträde till utbildning i registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning till att gälla fordon som motsvarar besiktningsuppgifterna. Samtidigt fastställs kravet på erfarenhet till sex månader, vilket motsvarar nuvarande praxis.

De krav som föreskrivs i 2 och 3 mom. säkerställer att andra personer som kommer till besiktningsbranschen än sådana som fått bilingenjör- eller bilteknikerutbildning samt personer med mindre utbildningsbakgrund som avlagt specialyrkesexamen eller yrkesexamen har tillräckliga grundkunskaper för att kunna tillägna sig de kunskaper och färdigheter som lärs ut inom vidareutbildningen för besiktare.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande som i stor utsträckning motsvarar den gällande besiktningskoncessionslagen. För närvarande ingår närmare bestämmelser om tilläggsutbildning i trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal. Avsikten är inte att i sak ändra de gällande bestämmelserna på förordningsnivå till följd av den föreslagna lagen. Vissa bestämmelser måste emellertid upphävas eller änd-

ras därför att det i fortsättningen föreskrivs om saken i lag. I förordningen ska det dock inte längre talas om tilläggsutbildning utan om vidareutbildning.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar vid behov föreskrifter om grunderna för bedömning och godkännande av prov.

I en särskild övergångsbestämmelse föreskrivs att de personer som utför besiktningar och som uppfyller de behörighetsvillkor för besiktare som förutsätts i den gällande besiktningskoncessionslagen uppfyller de föreslagna vidareutbildningskraven.

20 §. Undantag från kravet på grundutbildning. I paragrafen föreslås ingå det tidsbestämda undantaget från kravet på grundutbildning för besiktare som för närvarande ingår i 10 § av den för närvarande gällande besiktningskoncessionslagen och som tillämpas på ingenjörsstuderande som fullgjort grundstudier i yrkesämnena innan de avlagt ingenjörsexamen. Dessutom förlängs studerandes tidsbestämda rätt att utföra besiktningar till två år samt utvidgas till att gälla även andra besiktningar än besiktningar av lätta fordon. Det ska inte heller längre krävas att en besiktare med permanent besiktningsrätt är närvarande när besiktningar utförs. Undantaget ska tillämpas på studerande utan särskilt tillstånd.

Genom att förlänga den tidsbestämda besiktningsrätten förbättras möjligheterna för ingenjörsstuderande att samordna arbete och studier i slutskedet av studierna, vilket gör det lättare att avlägga ingenjörsexamen och övergå till arbetslivet. Genom att utvidga möjligheterna för studerande att utföra även andra besiktningar än periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon påskyndas möjligheterna att avancera till mångsidiga besiktningsuppgifter. Detta gör arbetsgivarna mera villiga att anta studerande till besiktarutbildning, vilket samtidigt på ett bättre sätt säkerställer att den studerande får permanent sysselsättning och blir kvar i besiktningsbranschen.

21 §. Krav på yrkesskicklighet för den person som svarar för besiktningsverksamheten. Enligt förslaget till 1 mom. ska de krav på yrkesskicklighet som förutsätts av den person som svarar för besiktningsverksamheten i huvudsak motsvarar innehållet i den gällande besiktningskoncessionslagen och trafikmini-

steriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal. Av den ansvariga personen ska krävas utbildning som motsvarar besiktningsställets besiktningsrättigheter, och dessutom fogas till momentet ett krav på att den ansvariga personen ska ha tillräcklig praktisk erfarenhet av nämnda besiktningsuppgifter. Av den person som ansvarar för ett besiktningsställe som utför besiktningar av tunga fordon ska också förutsättas specialutbildning i omfattande kontroll av bromsar samt erfarenhet av sådana kontroller.

I 2 mom. bemyndigas kommunikationsministeriet att utfärda närmare bestämmelser om den praktiska erfarenhet enligt 1 mom. av besiktningsuppgifter som ska krävas av den person som svarar för besiktningsverksamheten. De närmare bestämmelser som utfärdas om vad som är tillräcklig erfarenhet ska motsvara nuvarande praxis.

Kraven i 1 och 2 mom. säkerställer i själva verket den ansvariga personens möjlighet att övervaka och utveckla kvaliteten på alla besiktningar som utförs på verksamhetsstället samt att ge besiktningspersonalen handledning i fråga om anvisningar och bestämmelser som ändras.

I en särskild övergångsbestämmelse föreskrivs att de personer som svarar för besiktningar och som uppfyller de behörighetsvillkor för personer som svarar för besiktningsverksamheten som förutsätts i den gällande besiktningskoncessionslagen uppfyller de föreslagna kraven på yrkesskicklighet.

4 kap. Allmänna krav på besiktningar

22 §. Inledande av verksamhet enligt besiktningskoncessionen. Enligt den föreslagna paragrafen ska besiktningsverksamheten inledas inom sex månader efter det att besiktningskoncessionen beviljades. Tidsfristen ska kunna förlängas av särskilda skäl. Förlängning ska alltid kunna beviljas när det är fråga om någon i sak godtagbar grund.

Enligt 12 § 2 mom. i den gällande besiktningskoncessionslagen förfaller koncessionen om besiktningsverksamhet inte har inletts inom sex månader efter det att koncessionen beviljades. Enligt 43 § 2 mom. i lagförslaget ska Trafiksäkerhetsverket återkalla

besiktningskoncessionen för viss tid eller helt och hållet om regelbunden besiktningsverksamhet inte bedrivs på besiktningsstället. Om besiktningsverksamhet med stöd av den beviljade besiktningskoncessionen inte inleds inom sex månader från det att besiktningskoncessionen beviljades ska besiktningskoncessionen återkallas. Besiktningskoncessionen ska alltså inte förfalla automatiskt på nuvarande sätt, utan den ska återkallas. På så vis blir det inte på något sätt oklart huruvida koncessionen är i kraft. En förutsättning för att koncessionen ska kunna återkallas är naturligtvis att koncessionshavaren inte har begärt förlängd tid för att inleda verksamheten inom sex månader efter det att besiktningskoncessionen beviljades. När koncessionen återkallas ska förvaltningslagens bestämmelser tillämpas, bl.a. ska koncessionshavaren höras.

23 §. Opartiskhet. I paragrafen föreslås skyldigheter för innehavaren av besiktningskoncession att sköta besiktningsverksamheten opartiskt och utan att diskriminera någon kundkrets eller något fordon som omfattas av koncessionen. Besiktningsställena utför med stöd av besiktningskoncessionen en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen, varför det är särskilt viktigt att medborgarna behandlas opartiskt i samband med tjänsterna.

I 1 mom. föreskrivs om skyldighet för innehavaren av besiktningskoncession att opartiskt utföra besiktningar av fordon som omfattas av koncessionen oberoende av fordonets märke, modell, tidpunkten för ibruktagande och andra motsvarande omständigheter.

I 2 mom. krävs att innehavaren av besiktningskoncession och verksamhetsstället ska ordna sin verksamhet så att andra omständigheter än bedömning av fordonets skick och hur det i övrigt stämmer överens med gällande bestämmelser inte kan inverka på slutresultatet av besiktningen. Olika fordonsindivider i samma fordonskategori som visas upp för besiktning kan avvika avsevärt från varandra till skick och egenskaper och kräva olika mycket kontrollarbete. För att detta inte ska leda till att fordon tillhörande samma fordonskategori som är i bättre skick och lättare att kontrollera eventuell gynnas i sam-

band med tjänsterna eller prissättningen av besiktningar, föreskrivs i 2 mom. att andra faktorer som inverkar på slutresultatet än sådana som hänför sig till fordonets skick och överensstämmelse med kraven ska uteslutas.

I 3 mom. förutsätts att besiktningsstället ska tillhandahålla besiktning för fordonskategorin som en separat åtgärd som också är prissatt för sig och åtskild från andra åtgärder i anslutning till fordonet som besiktningsstället erbjuder eller marknadsför tillsammans med eller till gemensamt pris för fordon i den aktuella fordonskategorin. Härigenom försöker man säkerställa att det på de besiktningsställen som förutom besiktningsverksamhet även bedriver t.ex. service-, reparations- eller reservdelsverksamhet som gäller fordon alltid går att få enbart besiktning som en separat åtgärd som är prissatt för sig. Kravet tillgodoser besiktningsverksamhetens opartiskhet och konsumenternas valfrihet. Kravet ger konsumenten möjlighet att välja om han av verksamhetsställets tjänster använder sig av endast besiktningstjänsterna i enlighet med verksamhetsstället offentlig förvaltningsuppgift eller om han vill kombinera besöket på besiktningsstället även med andra tjänster som verksamhetsstället erbjuder. Kravet förhindrar också att fordonet börjar repareras under pågående besiktning efter det att besiktningen redan inletts. Härigenom försöker man undvika att onödiga reparationer under besiktningshändelsen kopplas till besiktningen och på så vis undvika eventuell onödig reparation av fordonet.

Genom att förutsätta att enbart besiktning alltid ska fås på verksamhetsstället och genom att förutsätta att besiktningshändelsen ska utföras som en helhet separat från alla andra tjänster som erbjuds på besiktningsstället garanteras konsumenten möjlighet att besikta sitt fordon utan misstankar om att man i onödan ska visa på sådant som borde repareras hos fordonet genom att hänvisa till att fordonet kan underkännas vid besiktningen, varvid syftet är att sälja reparationer eller service som tillhandahålls på besiktningsstället.

Även om besiktning av fordonet och andra kommersiella åtgärder som riktas mot fordonet ska utföras separat från varandra ska fordonets innehavare få välja om han under

samma kundbesök vill att fordonet ska bli föremål för andra åtgärder än besiktning.

Genom att förutsätta att besiktning av fordonet och andra kommersiella som riktas mot samma fordon tidsmässigt och även i övrigt ska utföras separat minskar besiktningsställets möjligheter till missbruk och att kräva att ett fordon som ska besiktas ska genomgå service- och reparationsåtgärder som är onödiga för att det ska godkännas vid besiktningen. På så vis ska ägaren till ett fordon som underkänts vid besiktningen ha möjlighet att åtgärda fel hos sitt fordon även någon annanstans än på det besiktningsställe som underkänt fordonet. Detta gör att besiktningsställen som även bedriver reparationsverksamhet inte har något intresse av att ogrundat underkänna fordon i syfte att sälja kommersiella reparations- eller serviceåtgärder för samma fordon.

Med tanke på uppföljningen av statistiken över underkännanden och fel vid besiktningen är det ändamålsenligt att verksamhetsställets besiktningsverksamhet och reparationsverksamhet utgör separata åtgärder och handlingar. Reparationer som eventuellt utförs medan besiktningen pågår skulle minska antalet fordon som annars skulle underkännas vid besiktningen liksom antalet upptäckta fel och brister.

Enligt 7 § i lagförslaget ska det krävas att innehavaren av besiktningskoncession har ett certifierat kvalitetsledningssystem som åtminstone uppfyller kraven enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008 för besiktningsverksamheten. Genom det certifierade kvalitetsledningssystemet säkerställs att kunderna i uppgifter som hör till besiktningsverksamheten och när verksamheten organiseras bemöts opartiskt och icke diskriminerande och på ett sätt som är oberoende av annan affärsverksamhet som eventuellt bedrivs på besiktningsstället.

I 4 mom. föreslås en hänvisning till språklagen (423/2003), eftersom det i besiktningsverksamheten är fråga om en offentlig förvaltningsuppgift som avses i grundlagen.

24 §. Undantag från förvaltningslagens jävskrav vid besiktning. I paragrafen föreslås ett undantag från jävskravet i förvaltningslagen.

Det är nödvändigt med ett undantag från bestämmelserna om jäv för besiktare. På så vis kan en besiktare utföra periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av fordon i fråga om vilka hans eller hennes arbetsgivare har haft eller har ett anställningsförhållande eller något uppdragsförhållande. Undantaget är nödvändigt för att man på besiktningssället ska kunna utföra periodisk besiktning och kontrollbesiktning av ett fordon som innehavaren av besiktningskoncessionen har fört in i landet eller sålt eller som har servats eller reparerats hos koncessionshavarens företag. På så vis är det alltså möjligt att om kunden så vill utföra periodisk besiktning av ett fordon i samband med service och reparation av fordonet.

Bestämmelsen gör det möjligt att serva och besikta fordonet under samma besök. I glesbygden kan denna möjlighet på sina ställen gynna kunderna avsevärt. Om efterfrågan på fordonsreparationer och service samt besiktningar för sig inte räcker till för att verksamheten ska vara lönsam kan samma företag bedriva dessa verksamheter i samma lokaler och med samma anordningar. Detta kan generera den totala efterfrågan som behövs för en lönsam verksamhet. Arrangemanget främjar tillgången till besiktningstjänster i glesbygden.

Till övriga delar ska bestämmelserna om jäv tillämpas i besiktningssamheten, eftersom det vid besiktning är fråga om en offentlig förvaltningsuppgift. Fordon som ägs eller innehas av innehavaren av besiktningskoncessionen eller dennes företag får inte genomgå periodisk besiktning eller kontrollbesiktning på koncessionsinnehavarens verksamhetsställe. Dessutom ska besiktning av fordonet och andra åtgärder som riktas mot samma fordon enligt 23 § utgöra två separata åtgärder som det går att skilja på. Innehavaren av besiktningskoncession ska enligt 7 § också visa att besiktningssamheten och övrig kommersiell verksamhet är organiserad så att den övriga kommersiella verksamheten inte inverkar på slutresultatet av besiktningarna.

För att säkerställa att besiktningen är opartisk och oberoende ska en besiktare inte få utföra periodisk besiktning eller kontrollbesiktning av ett fordon som han eller hon har

varit med om att reparera eller serva efter föregående periodiska besiktning. Även till övriga delar ska besiktare omfattas av bestämmelserna om jäv i förvaltningslagen. En besiktare får således inte besikta sina egna eller sina familjemedlemmars fordon, besiktningssällets ägares fordon och inte heller andra fordon som hans eller hennes arbetsgivare äger.

God förvaltning på de verksamhetsställen som erbjuder även andra tjänster för fordon än besiktningstjänster stöds av kravet i 7 § på att i besiktningssamheten ska iakttas ett certifierat kvalitetsledningssystem som åtminstone uppfyller kraven i standarden SFS-EN ISO 9001:2008. Kvalitetsledningssystemet hjälper verksamhetsstället att bedriva verksamheten så att besiktningssamheten och eventuellt annat serviceutbud som gäller fordon hålls åtskilda från varandra i företagets verksamhet.

25 §. Utförande av besiktning utanför besiktningssället. Paragrafen motsvarar delvis 7§ i trafikministeriets beslut om koncession för fordonsbesiktning.

Enligt 1 mom. ska innehavaren av besiktningskoncession i utrymmen utanför besiktningssällets ordinarie lokaler få besikta sådana fordon som det på grund av mått, massor eller andra egenskaper som i allmänhet inte är tillåtna i vägtrafiken inte är möjligt att besikta i besiktningssällets lokaler eller som det annars vore oändamålsenligt att besikta i besiktningssällets ordinarie lokaler. För närvarande beviljar Trafiksäkerhetsverket separata tillstånd för varje dylikt fall och de uppgår till cirka 100 per år. Enligt den föreslagna paragrafen ska besiktningssället få utföra besiktningarna på de villkor som nämns i paragrafen utan tillstånd av Trafiksäkerhetsverket. De utrymmen utanför besiktningssället som används för besiktningarna ska med beaktande av de besiktningar som utförs i dem motsvara de krav som ställs på det ordinarie besiktningssällets lokaler, anordningar och utrustning. Bestämmelsen ska kunna tillämpas på t.ex. registreringsbesiktningar av nya motorredskap med larvfötter.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i undantagsfall kunna ge tillstånd att besikta även andra fordon utanför besiktningssället. Förutsättningen för att tillstånd ska beviljas

är att det på grund av det stora antalet fordon, trafiksäkerheten, miljöomständigheter eller någon annan motsvarande orsak är oändamålsenligt att föra fordonen till besiktningssället för besiktning. En ytterligare förutsättning för att tillstånd ska beviljas är att utrymmena utanför besiktningssället samt de anordningar och den utrustning som används vid besiktningen med beaktande av de utförda besiktningarna motsvarar de föreskrivna kraven på det ordinarie besiktningssällets lokaler, anordningar och utrustning. Med att det annars är oändamålsenligt avses t.ex. förflyttning av ett bilmuseums fordon till det ordinarie besiktningssället då det är mera ändamålsenligt att besikta dem i museets lokaler. De utrymmen som används för besiktningarna ska vara godkända av Trafiksäkerhetsverket och de ska vid behov inspekteras innan tillstånd beviljas. För närvarande finns ungefär 30 motsvarande, giltiga tillstånd. Avsikten med den föreslagna bestämmelsen är inte att ändra nuvarande tillämpningspraxis för beviljandet av tillstånd.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om de utrymmen, de anordningar och den utrustning som ska användas för besiktningar enligt 1 och 2 mom. samt om vilka slags fordon som kan besiktas utanför besiktningssället enligt 1 och 2 mom. Genom de närmare föreskrifterna preciseras hur de besiktningsslag som kan utföras utanför verksamhetsstället ska beaktas i kraven på lokaler, anordningar och utrustning. Det behövs också närmare föreskrifter för att precisera i vilka fall ett fordon får besiktas utanför verksamhetsstället och när det vore oändamålsenligt att utföra besiktningen på det ordinarie besiktningssället.

26 §. Anmälan av serviceuppgifter och besiktningsslag till besiktningsserviceregistret. Besiktningsserviceregistret definieras i 3 § 6 punkten i lagförslaget. Enligt definitionen ska det vara fråga om ett offentligt register som Trafiksäkerhetsverket för på internet med hjälp av automatisk databehandling och som innehåller uppgifter om innehavare av besiktningsslag och ärenden i anslutning till deras besiktningstjänster. Registret ska vara tillgängligt för alla bland Trafiksäkerhetsverkets elektroniska tjänster. Trafiksäkerhetsverket ska också själv kunna ut-

nyttja registret genom att publicera olika slags prisuppgifter, statistik och meddelanden till medborgarna.

I egenskap av registeransvarig svarar Trafiksäkerhetsverket för att besiktningsservice-registret finns och är tillgängligt men enligt förslaget till 1 mom. ska innehavarna av besiktningsslag själva föra in de uppgifter som uppräknas i momentet i registret genom direkt anslutning.

Enligt 1 punkten ska av besiktningsservice-registret framgå besiktningssällets kontaktuppgifter och läge. På så vis kan kunderna med hjälp av registret ta reda på vilka betjäningssällen som ligger närmast.

Enligt 2 punkten ska i registret föras in uppgifter enligt besiktningsslag om de betjäningstider då det går att få besiktningstjänster för fordon i respektive fordonskategori. Med betjäningstider avses både veckodagar och klocktider. Även om innehavaren av besiktningsslag enligt 43 § förutsätts bedriva koncessionsenlig besiktningsservice regelbundet behöver besiktningstjänster inte vara tillgängliga varje dag.

Enligt 3 punkten ska i besiktningsservice-registret även föras in uppgifter om de besiktningstjänster som erbjuds och de avgifter som allmänt tas ut för dem enligt fordonskategori och besiktningsslag. Det ska vara fråga om de priser till vilka tjänsterna allmänt kan fås. Bestämmelsen utgör i sig inget hinder för besiktningssället att tillämpa olika specialerbjudanden. Avsikten är att även uppgifter om sådana erbjudanden ska kunna föras in i registret.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att ändra de uppgifter som förts in i besiktningsservice-registret. Före det ska koncessionshavaren ges tillfälle att bli hörd i saken. Avsikten är inte att verket ska rätta uppgifter som finns i registret. Det ska ankomma på innehavaren av besiktningsslag att göra dessa rättelser och ändringar. När verket upptäcker eller annars får kännedom om att en innehavare av besiktningsslag fört in felaktiga uppgifter i registret ska verket kunna vidta åtgärder som avses i 43 §.

Trafiksäkerhetsverket ska själv kunna rätta fel i registret endast i undantagsfall, t.ex. i en situation där koncessionshavarens besiktningsservice upphör.

Enligt 3 mom. utfärdar Trafiksäkerhetsverket närmare tekniska föreskrifter om de uppgifter som ska anmälas till besiktningsserviceregistret och om hur uppgifterna anmäls. Uppgifterna bör vara i sådan form att medborgarna vid behov kan jämföra olika besiktningstillståndens tjänster och priser.

I 58 § föreskrivs att 26 § ska träda i kraft först ett år efter lagens ikraftträdande. På så vis ges Trafiksäkerhetsverket tid att färdigställa registret och det datasystem som hänför sig till det.

I 59 § 2—4 mom. i lagförslaget ingår också hänvisningar till den föreslagna 26 §. Koncessionshavarna ska föra in de uppgifter som nämns i 26 § 1 mom. inom en månad efter det att nämnda 26 § trätt i kraft. På så vis får koncessionshavarna tid att föra in uppgifter i registret. Förpliktelsen berör innehavarna av gällande koncessioner och innehavarna av de besiktningsskoncessioner som beviljas efter det att lagen trätt i kraft.

27 §. Förvaring av besiktningshandlingar. I 1 mom. föreskrivs om förvaringen av intyg och övriga handlingar som gäller registrering-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Momentet motsvarar i sak 14 a § i den gällande besiktningsskoncessionslagen. Till skillnad från den fogas emellertid till bestämmelsen om utlämnande av uppgifter ett omnämmande av att uppgifter kan utlämnas utan hinder av sekretessbestämmelserna. Uppgifterna om fordon kan innehålla sekretessbelagda uppgifter som omfattas av affärs- och yrkeshemligheten. I momentet nämns dessutom att uppgifterna ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket så snart som möjligt. Tiden för efterkontroll för ett fordon som underkänts vid besiktningen är en månad så det är motiverat att förvara handlingarna på besiktningstillståndet den tiden och först därefter överlämna dem till Trafiksäkerhetsverket.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om förvaringen av andra besiktningshandlingar än de som avses i 1 mom. För närvarande bestäms det om dem i trafikministeriets beslut om koncession för fordonsbesiktning. I enlighet med nuvarande praxis ska andra handlingar som gäller besiktning än de som avses i 1 mom. förvaras på besiktningstillståndet. Enligt förslaget ska handlingar och kontrollintyg som gäller periodisk besiktning i enlighet

med nuvarande praxis förvaras 2 år och övriga handlingar femton år. Med övriga handlingar avses i första hand handlingar som gäller kontrollbesiktning. Varje år utförs 2,38 miljoner periodiska besiktningar i Finland, så det är inte motiverat att förvara handlingar som gäller dem längre än två år.

28 §. Upphörande av besiktningsskoncessionslagen. Paragrafen motsvarar 17 § i den gällande besiktningsskoncessionslagen. Till paragrafen fogas dock en hänvisning till tillämpningen av 27 §. När besiktningsskoncessionslagen upphör ska besiktningshandlingarna på begäran lämnas till Trafiksäkerhetsverket som ska förvara dem. Förvaringstiderna för handlingar som avses i 27 § 2 mom. i lagförslaget ska enligt nämnda moment vara 2 och 15 år.

5 kap. Tillstånd för vidareutbildning

29 §. Anordnar av vidareutbildning. Enligt förslaget till 1 mom. förblir bestämmelserna om dem som ger vidareutbildning huvudsakligen oförändrade i sak. De föreslagna ändringarna är i första hand tekniska och språkliga. Till 1 mom. fogas ett omnämmande av utbildningstillstånd som en förutsättning för att ge utbildning, vilket motsvarar omnämmandet av godkännande av den som ger utbildning i den gällande besiktningsskoncessionslagen. Beviljandet av tillstånd ska inte längre begränsas till sammanslutningar, utan i fortsättningen ska tillstånd kunna beviljas även t.ex. fysiska personer.

Ändringen av 1 mom. gör det möjligt för alla behöriga sökande att erbjuda utbildning, vilket kan utöka utbildningsutbudet och sänka utbildningskostnaderna för besiktare.

I 2 mom. ges Trafiksäkerhetsverket fortsatt möjlighet att ge specialutbildning och fortutbildning.

30 §. Förutsättningar för beviljande av vidareutbildningstillstånd. För att förenhetliga koncessionslagstiftningen föreslås att till paragrafen fogas nya bestämmelser som motsvarar lagstiftningen om rätt att idka näring i Finland. Till övriga delar motsvarar förutsättningarna för beviljande av utbildningstillstånd i huvudsak innehållet i den gällande besiktningsskoncessionslagen och trafikministeriets gällande beslut om tilläggsutbildning

för fordonsbesiktningspersonal. I paragrafen föreslås ingå den gällande besiktningskoncessionslagens behörighetsvillkor för den person som svarar för utbildningsverksamheten och dessutom kraven på utbildningspersonal, lokaler, läromedel, utrustning samt utbildningsprogram i trafikministeriets beslut.

Sökanden ska ha rätt att idka näring i Finland. Sökanden och den person som svarar för verksamheten får inte vara försatta i konkurs. Om sökanden är en fysisk person ska även denna vara myndig och hans eller hennes handlingsbehörighet får inte ha begränsats.

Som sakkunnig person som svarar för utbildningsverksamheten anses en person som är insatt i bestämmelserna om besiktningsverksamhet på ett sätt som motsvarar utbildningstillståndets omfattning. Av den ansvariga personen förutsätts dessutom erfarenhet av utbildnings- och undervisningsverksamhet. Sökanden ska också förfoga över utbildare som är insatta i olika delområden i enlighet med utbildningstillståndets omfattning och som har tidigare erfarenhet av undervisningsverksamhet samt av moderna undervisningsmetoder. Sökanden förutsätts förfoga över lokaler som förutom för teoriundervisning även vid behov lämpar sig praktik. När det gäller studiematerialet förutsätts särskilt att det är modernt och åskådligt. Av sökanden förutsätts dessutom tillräcklig utrustning och ett kursvist utbildningsprogram där undervisningsämnena, tidsanvändningen och de planerade undervisningsmetoderna finns angivna ämnesvist.

31 §. Ansökan om vidareutbildningstillstånd. I det föreslagna 1 mom. intas de krav på ansökan om utbildningstillstånd som tidigare ingått i trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningspersonal. I bestämmelserna föreslås endast mindre preciseringar. Sökanden ska förete en utredning om i vilken omfattning utbildningsrätt söks, samt uppgifter om den person som svarar för utbildningsverksamheten samt dennes arbetserfarenhet och erfarenhet av utbildnings- och undervisningsverksamhet. Utredning ska också förete om den huvudsakliga undervisningspersonalen samt deras utbildning, erfarenhet och förtrogenhet med undervisningsämnena och undervisningsme-

toderna. För att säkerställa att läromedlen är aktuella bör sökanden också förete en utredning om läromedlen. Till ansökan bör fogas utbildningsprogrammet, av vilket framgår undervisningsämnena, tidsanvändningen och de planerade undervisningsmetoderna. Till ansökan ska även fogas uppgifter om de platser där utbildningen i huvudsak ges, samt en utredning som praktik- och provarrangemangen. I samband med ansökan bör dessutom ges en uppskattning av den tidpunkt då utbildningsverksamheten inleds.

I 2 mom. åläggs sökanden att på begäran visa upp alla läromedel som avses i 1 mom. för Trafiksäkerhetsverket för kontroll av innehållet i läromedlen.

Enligt 3 mom. ska sådana utredningar som fortfarande stämmer och som har lämnats in till den som beviljar tillstånd redan tidigare i samband med föregående ansökan eller tillsyn.

32 §. Beviljande av vidareutbildningstillstånd. I paragrafen föreslås en separat bestämmelse om beviljande av utbildningstillstånd. Innehållet i bestämmelsen motsvarar i sak bestämmelsen om utbildningsrätt för den som innehar utbildningstillstånd i den gällande besiktningskoncessionslagen. Tillstånden beviljas så att de gäller tills vidare.

33 §. Prov i anslutning till vidareutbildningen och förvaringen av handlingar som gäller dem. Bestämmelserna om prov i anslutning till vidareutbildningen förblir i huvudsak oförändrade. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i överensstämmelse med den gällande besiktningskoncessionslagen ordna slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning och den som ger utbildningen övriga prov i anslutning till vidareutbildningen.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om förvaringen av handlingar som hänför sig till proven. Den föreslagna ändringen gör det möjligt att sluta förvara gamla provhandlingar onödigt länge. För att säkerställa uppgifter om besiktarnas utbildning ska dock uppgifter om provresultaten fortfarande förvaras långvarigt.

34 §. Opartiskt tillhandahållande av vidareutbildning. I 1 mom. föreslås en bestämmelse om skyldighet för den som innehar utbildningstillstånd att opartiskt ge vidareut-

bildning åt alla personer som uppfyller kraven. Den som innehar utbildningstillstånd får inte i sin verksamhet diskriminera dem som söker till utbildningen t.ex. så att han skulle utbilda endast sina egna arbetstagare. Tillståndshavaren ska ändå inte vara skyldig att utvidga sin verksamhet så att alla som vill ha utbildning kommer in på utbildningen just vid den tidpunkt de själva vill. Strävan med den föreslagna bestämmelsen är att säkerställa tillräcklig tillgång på utbildad personal trots att antalet besiktningstillstånd och besiktare eventuellt ökar.

I 2 mom. föreslås en hänvisning till språklagen. Den som söker utbildningstillstånd ska iaktta språklagen i sin verksamhet. I praktiken betyder detta att den utbildning som förutsätts inom besiktningsservice och den viktigaste utbildningsmaterialet också ska finnas på svenska.

35 §. God förvaltning när vidareutbildning ges. Den föreslagna paragrafen motsvarar för vidareutbildningens del i sak 14 § i den gällande besiktningsservicekoncessionslagen.

Med avvikelse från 24 § som gäller besiktning föreslås i 1 mom. föreslås för tydlighetens skull att den som innehar vidareutbildningstillstånd ska iaktta förvaltningslagen i sin verksamhet med anknytning till utbildning så att god förvaltning säkerställs när vidareutbildning ges. För den som är anställd hos innehavaren av utbildningstillstånd föreskrivs dock om undantag från tillämpningen av förvaltningslagen. På den som är anställd hos innehavaren av utbildningstillstånd ska fortfarande inte tillämpas 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen. Enligt nämnda 4 punkt är en tjänsteman jävig om tjänstemannen står i anställningsförhållande eller i sådant uppdragsförhållande som har samband med det föreliggande ärendet till en part eller till någon för vilken avgörandet i ärendet kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada. Syftet med undantaget från förvaltningslagen är att i enlighet med nuvarande praxis göra det möjligt för tillståndshavarens utbildare att arbeta när verksamheten riktar sig mot den egna arbetsgivarens anställda, t.ex. att övervaka och granska prov. Avsikten är inte att ändra nuvarande tillämpningspraxis.

I 2 mom. föreskrivs för tydlighetens skull och i sak på nästan samma sätt som nu att in-

nehavarna av vidareutbildningstillstånd ska iaktta lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet när de sköter utbildningsuppgifter enligt lagen.

6 kap. Tillsyn

36 §. Uppföljning av besiktningsservice. I paragrafen ges Trafiksäkerhetsverket i uppdrag att följa det regionala utbudet av besiktningsservice, utvecklingen i fråga om de avgifter som tas ut för besiktning och besiktningsservice även i övrigt i Finland. Trafiksäkerhetsverket ska rapportera resultaten av uppföljningen varje år till Kommunikationsministeriet. Besiktningsservicekoncessionsregister som avses i 26 §. Med hjälp av uppföljningen ska det vara möjligt att få tillförlitlig och aktuell information om priserna och tillgången på besiktningsservice samt om deras utveckling. Uppgifterna kan användas för t.ex. branschundersökningar och för att bestämma behoven av att utveckla lagstiftningen i framtiden.

37 §. Tillsyn. I 1 mom. ges Trafiksäkerhetsverket i uppdrag att övervaka besiktningstillstånd och besiktareutbildarna på samma sätt som i den gällande besiktningsservicekoncessionslagen.

I 2 mom. ingår ett nytt krav på att Trafiksäkerhetsverket med minst fem års mellanrum ska kontrollera att innehavarna av besiktningsservicekoncession och utbildningstillstånd fortfarande uppfyller kraven för beviljande av koncession och tillstånd. Kontrollpraxisen överensstämmer i sak med den gällande besiktningsservicekoncessionslagen eftersom koncessionerna för närvarande är tidsbestämda och gäller högst fem år. Att kraven är uppfyllda har kontrollerats när koncessionen förnyats. I fortsättningen ska besiktningsservicekoncessionerna inte längre vara tidsbestämda utan gälla tills vidare.

Den föreslagna besiktningsservicekoncessionslagen beräknas utöka det totala antalet besiktningstillstånd. Flera verksamhetsställen har en direkt inverkan på de resurser som behövs för tillsynen över verksamhetsställen. Även verkstädernas möjlighet att börja utföra periodiska besiktningar och kontrollbesiktning har en egen inverkan på behovet av tillsyn.

För närvarande avlägger Trafiksäkerhetsverket inspektionsbesök på ungefär 150 besiktningstillfällen per år för att övervaka besiktningens verksamhet. Till följd av ändringarna torde behovet av tillsyn att öka avsevärt jämfört med detta.

När tillsynen inriktas utnyttjas för närvarande mycket av den statistik som uppkommer i fråga om besiktningens verksamhet, t.ex. underkännandeprocenten, antalet upptäckta fel och antalet reparationsuppmärksamheter både på riksomfattande nivå och inom verksamhetstillfället mellan olika besiktare. Då verkstäder enligt lagförslaget ska kunna utföra periodiska besiktningar, och bilarna många gånger i sådana fall repareras innan de besiktas, kan man anta att underkännandeprocenten på dessa verksamhetstillfällen blir lägre än för närvarande. Till följd av detta är den nuvarande statistiken inte nödvändigtvis längre ett lika fungerande tillsynsredskap. Detta gör att utmaningar ställs på inriktningen av tillsynen. Det blir nödvändigt att indela verksamhetstillfällena i egna klasser där verksamhetstillfällena kan jämföras sinsemellan.

Man har upptäckt att ett effektivt tillsynsinstrument när det gäller periodiska besiktningar är en testbil som har vissa fel och som visas upp för besiktning på flera besiktningstillfällen. Avsikten är att utöka användningen av testbilen vid tillsynen. Dessutom ska man fortfarande inspektera verksamhetstillfällena regelbundet. För att effektivisera tillsynen föreslås Trafiksäkerhetsverket i 40 § få möjlighet att köpa tjänster för tillsynen över besiktningstillfällena av dem som producerar sådana tjänster. Enligt 41 § i lagförslaget ges verket rätt att stoppa ett nyss besiktat fordon och låta det genomgå en kontroll som motsvarar den nyss utförda besiktningen. På grund av denna ska verket kunna ingripa i besiktningstillfällens verksamhet. Den föreslagna rätten beräknas ha en viktig tillsynsmässig inverkan särskilt vid tillsynen över periodiska besiktningar.

Kraven i den föreslagna koncessionslagen antas säkerställa att den nuvarande höga kvaliteten på besiktningens verksamhet bibehålls även efter det att den föreslagna lagen trätt i kraft. Även i vissa andra länder i Europa bedrivs besiktningens verksamhet i verkstäder. I dessa länder har besiktningens rätt för verkstä-

der och öppnandet av besiktningens bransch för konkurrens genomförts samtidigt. I dessa länder har det förekommit kvalitetsproblem hos besiktningen till följd av ändringarna. Eftersom branschen öppnats för konkurrens redan tidigare i Finland förväntas inte de föreslagna ändringarna ge upphov till motsvarande problem med kvaliteten på besiktningen som på andra ställen i Europa.

38 §. Lämnan av uppgifter till tillsynsmyndigheten. Paragrafen motsvarar i huvudsak den informationsskyldighet som föreskrivits för innehavare av besiktningens koncession och utbildningsrätt i den gällande besiktningens koncessionslagen.

Hänvisningarna till Fordonsförvaltningscentralen har dock ändrats till hänvisningar till Trafiksäkerhetsverket.

I 1 och 2 mom. föreslås dock en ny skyldighet för innehavarna av besiktningens koncession och utbildningstillstånd att lämna uppgifterna utan hinder av sekretessbestämmelserna, eftersom det i de uppgifter som behövs för tillsynen över verksamheten kan vara fråga om uppgifter som omfattas av affärs- eller yrkeshemligheten.

I 1 mom. föreslås en ny skyldighet för innehavarna av besiktningens koncession att för tillsynen över och uppföljningen av besiktningens verksamhet samt för forskningsverksamhet lämna Trafiksäkerhetsverket uppgifter om de genomsnittliga avgifter som tagits ut för besiktningar under föregående och innevarande år enligt besiktningsslag och fordonskategori. Denna skyldighet säkerställer att Trafiksäkerhetsverket har rätt att få tillräckliga och korrekta uppgifter som besiktningens priserna, som enligt 36 § ska rapporteras till kommunikationsministeriet.

Enligt 3 mom. ska innehavarna av besiktningens koncession och utbildningstillstånd meddela Trafiksäkerhetsverket betydande förändringar som gäller deras verksamhet. Momentet motsvarar i sak 20 § 3 mom. i den gällande besiktningens koncessionslagen.

39 §. Inspektioner av besiktningstillfällen och utbildningstillfällen. I paragrafen ges Trafiksäkerhetsverket rätt att företa inspektioner på ställen där verksamhet som avses i besiktningens koncessionen eller utbildningstillståndet bedrivs för att kunna utföra de tillsynsuppgifter som avses i lagen. Paragrafens innehåll

motsvarar i huvudsak det som föreskrivs i den gällande besiktningskoncessionslagen. Nytt är dock att till paragrafen fogas en bestämmelse enligt vilken Trafiksäkerhetsverket inte får företa inspektioner i lokaler som används för permanent boende. Inspektioner kan således inte företas på ställen som omfattas av hemfriden enligt grundlagen.

40 §. Inspektioner av verksamhetsställen som utförs av en avtalspart. I 1 mom. ges Trafiksäkerhetsverket rätt att skaffa privata tjänsteproducenter som utför inspektioner av besiktningsställen och utbildningsställen. Med tjänsteproducenterna ska detaljerade avtal ingås om de ställen som ska inspekteras samt om vad som ska inspekteras där. I 124 § i grundlagen sägs att om offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter ska arrangemanget kunna anses ändamålsenligt och det får inte äventyra de grundläggande rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Trafiksäkerhetsverket har inte någon regional organisation som täcker hela landet, så det är ändamålsenligt att ge avtalsparter i uppdrag att sköta inspektionen av verksamhetsställena. Avtalsparterna kan styra de resurser som behövs för inspektionen effektivare och snabbare dit där tillsynen behövs. Särskilt de inspektioner av lokaler och anordningar som ska utföras innan besiktningsställena inleder verksamhet kan skötas snabbare än nu med hjälp av avtalsparter.

I 2 mom. föreskrivs att avtalsparter och de som utför inspektioner ska besitta sådan yrkesskicklighet som behövs för att utföra inspektionerna i fråga. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att avtalsparterna och inspektörerna utför inspektionerna i enlighet med bestämmelserna och avtalet. Trafiksäkerhetsverket svarar även för dessa inspektioner. Avtalsparterna handlar under tjänsteansvar, något som föreskrivs i 53 §.

I 3 mom. föreskrivs om rapporteringen om de inspektioner som utförs av en avtalspart. Avtalspartens tillsyn ska inte inbegripa något beslutsfattande, utan Trafiksäkerhetsverket fattar nödvändiga beslut utgående från avtalspartens rapporter.

41 §. Kontroll av besiktade fordon. I paragrafen preciseras de metoder som används vid tillsyn enligt 37 § så att i 1 mom. ges Tra-

fiksäkerhetsverket rätt att för tillsynen över besiktningsverksamheten rätt att genast efter besiktningen låta ett fordon genomgå en kontroll som motsvarar den nyss utförda besiktningen eller en del av den. För kontrollen ska en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket få stoppa ett fordon när det lämnar besiktningsstället.

I 2 mom. föreskrivs att kontrollen får utföras utan ersättning i lokaler och med anordningar tillhörande det besiktningsställe som utfört besiktningen. Om Trafiksäkerhetsverket t.ex. på kundens begäran kontrollerar ett fordon på något annat verksamhetsställe måste man komma överens särskilt om att få använda lokalerna och anordningarna.

I 3 mom. föreskrivs om rätt för Trafiksäkerhetsverket att delta i teknisk vägkontroll i överensstämmelse med den gällande besiktningskoncessionslagen.

Enligt 4 mom. ska en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket ha ett intyg över rätten att få utföra sådana kontroller som nämns i paragrafen när de utförs. Intyget ska på begäran visas upp för föraren i ett fordon som kontrolleras. Momentets innehåll motsvarar i sak det som föreskrivs i den gällande besiktningskoncessionslagen.

42 §. Föreläggande om kontrollbesiktning av fordon. I paragrafen preciseras de metoder som får användas för tillsyn enligt 37 § så att Trafiksäkerhetsverket ges rätt att bestämma att ett fordon ska genomgå kontrollbesiktning för att kunna övervaka besiktningsuppgifterna. Förutsättningen för ett föreläggande om kontrollbesiktning ska vara att Trafiksäkerhetsverket har upptäckt eller annars fått veta att det uppenbart finns ett sådant fel eller en sådan brist i fråga om fordonets skick eller överensstämmelse med bestämmelserna att fordonet borde ha underkänts vid föregående besiktning. Det ska således inte kunna krävas att ett fordon ska kontrollbesiktas på grund av sådana mindre fel eller brister som vid besiktningen bedöms som reparationsuppmaningar. Det ska bestämmas att ett fordon ska kontrollbesiktas t.ex. när det vid en kontroll enligt 41 § av fordonet upptäcks sådana brister i fordonets skick eller överensstämmelse med bestämmelserna som man inte ingripit i vid besiktningen.

Ett fordon som Trafiksäkerhetsverket bestämt att ska kontrollbesiktas bör visas upp för kontrollbesiktning inom den tid som verket bestämmer. Om fordonet inte visas upp och godkänns vid kontrollbesiktning inom utsatt tid, ska fordonet inte få användas i trafik efter den utsatta tiden.

Trafiksäkerhetsverket ska bestämma att ett fordon ska kontrollbesiktas i sådana fall där det står klart att felen fanns vid besiktnings-tidpunkten. Om det redan har gått en längre tid sedan den periodiska besiktningen ska en kontroll i allmänhet inte längre kunna göras för att övervaka besiktningsverksamheten. På grund av registrerings- och ändringsbesiktningar kan det vara motiverat att bestämma att ett fordon ska kontrollbesiktas även efter en längre tid för att övervaka besiktningsverksamheten. Med stöd av paragrafen ska man av grundad anledning kunna bestämma att även ett sådant fordon ska kontrollbesiktas som har besiktats innan den nu föreslagna besiktningskoncessionslagen trätt i kraft.

43 §. Återkallande av besiktningskoncession. I 1 mom. föreskrivs om de situationer där Trafiksäkerhetsverket ska återkalla besiktningskoncessionen. Koncessionen ska återkallas om verksamheten på besiktningsstället har upphört helt och hållet eller om innehavaren av besiktningskoncession har försetts i konkurs. Dessa förutsättningar för återkallande motsvarar i stor utsträckning förutsättningarna i 21 § i den gällande besiktningskoncessionslagen.

I 2 mom. föreskrivs om de fall då Trafiksäkerhetsverket ska återkalla besiktningskoncessionen för viss tid eller helt och hållet, om anmärkning och varning inte är tillräckliga åtgärder. Koncessionen ska återkallas för viss tid eller helt och hållet om regelbunden besiktningsverksamhet inte bedrivs på besiktningsstället, verksamheten inte bedrivs i enlighet med anmälan till besiktningsregistrering, innehavaren av besiktningskoncession inte längre uppfyller kraven för beviljande av besiktningskoncession eller den personal som utför besiktningar på besiktningsstället inte uppfyller de föreskrivna kraven på yrkesskicklighet eller tillförlitlighet.

I 3 mom. föreskrivs om de fall då Trafiksäkerhetsverket kan återkalla besiktningskoncessionen för viss tid eller helt och hållet, om

anmärkning och varning inte är tillräckliga åtgärder.

Koncessionen ska enligt 1 punkten kunna återkallas för viss tid eller helt och hållet om fordon som uppenbart inte uppfyller gällande bestämmelser och föreskrifter har godkänts vid en besiktning för användning i trafik. Punkten motsvarar i övrigt 21 § 2 mom. 1 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen, men till den fogas att fordonet ska uppfylla även gällande föreskrifter.

Enligt 2 punkten ska koncessionen kunna återkallas om vid besiktningen har underkänts fordon vilkas samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats. Genom denna i förhållande till den gällande besiktningskoncessionslagen nya åtgärdsalternativet kan man ingripa i sådana fall där bara en del av de fel eller brister som fordonet i själva verket haft vid besiktnings-tidpunkten har uppmärksamats vid besiktningen.

Enligt 3 punkten ska koncessionen kunna återkallas om det vid besiktningen i onödan har krävts att fel och brister hos fordonet ska avhjälpas. Genom denna nya åtgärdsalternativet kan man ingripa i sådana fall där det vid besiktningen har krävts att sådana fel eller brister hos fordonet ska åtgärdas som fordonet enligt bedömningsgrunderna i själva verket inte varit behäftat med.

Enligt 4 punkten ska koncessionen kunna återkallas om antalet fel eller brister som upptäckts vid besiktningarna eller den relativa andelen fordon som underkänts första gången vid en besiktning utan grund betydligt avviker mellan enskilda besiktare på besiktningsstället eller från den allmänna nivån i landet eller från det faktiska skicket hos de fordon som visats upp för besiktning på verksamhetsstället. Denna i förhållande till 21 § 2 mom. 2 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen nya åtgärd ger möjlighet att ingripa i verksamheten på besiktningsstället även på grund av de fel och brister som konstaterats vid besiktningen. En ny sak är också att antalet upptäckta fel eller brister och andelen underkända fordon ska granskas inte bara jämfört med nivån i hela landet utan också mellan de enskilda besiktarna samt jämfört med det faktiska skicket hos de fordon som visats upp för besiktning på verksamhetsstället. Dessa nya metoder ef-

fektiviserar Trafiksäkerhetsverkets möjligheter att ingripa i omständigheter som inverkar på kvaliteten på besiktningsverksamheten.

Enligt 5 punkten ska koncessionen kunna återkallas om tillsynen över beskattningen av fordon försumrats vid besiktningen eller om en uppgift som enligt särskilda bestämmelser ska utföras i samband med besiktningen har försumrats. Punkten motsvarar 21 § 2 mom. 3 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen.

Enligt 6 punkten ska koncessionen kunna återkallas om det i verksamheten har brutits mot kravet på opartiskhet enligt 23 § eller mot något annat krav som föreskrivits i den föreslagna lagen eller med stöd av den. Som ett annat föreskrivet krav betraktas t.ex. ett fall där besiktningsstället inte inleder verksamhet inom sex månader i enlighet med 22 §. Punkten motsvarar 21 § 2 mom. 4 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen.

Trafiksäkerhetsverket skulle enligt 4 mom. dock ge innehavaren av en besiktningskoncession en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för att återkalla besiktningsstillståndet, om det är oskäligt att återkalla koncessionen. Om grunden för återkallande av besiktningskoncessionen eller lämnande av en varning eller anmärkning ska vara sådan att den kan rättas till, skulle Trafiksäkerhetsverket innan koncessionen återkallas eller varning eller anmärkning lämnas ge koncessionshavaren möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen. Koncessionen kunde återkallas, om missförhållandet inte har avhjälpits inom utsatt tid.

44 §. Åtgärder på grund av brister i en besiktares besiktningsverksamhet. I paragrafen ges Trafiksäkerhetsverket ny rätt att ingripa även i besiktarens verksamhet vid sidan av att verket kan ingripa i koncessionshavarens besiktningskoncession, om det finns brister i en besiktares besiktningsverksamhet. Detta effektiviserar tillsynsmöjligheterna och framhäver också besiktarens eget ansvar för sina beslut.

I paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket på grund av brister i en besiktares verksamhet kunna förbjuda besiktaren att utföra besiktningar under en tid av högst sex månader, om

anmärkning eller varning inte är tillräckliga åtgärder.

De orsaker som leder till förbud motsvarar innehållsmässig orsakerna till återkallande av besiktningskoncessionen enligt 43 § med undantag för 43 § 3 mom. 4 punkten.

Trafiksäkerhetsverket skulle enligt 2 mom. dock ge besiktaren en anmärkning och vid behov av skriftlig varning i stället för ett förbud mot att utföra besiktningar, om ett förbud är oskäligt och de förseelser eller försummelser som konstaterats är ringa.

45 §. Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningsverksamheten. I 1 mom. föreskrivs om åtgärder med vilkas hjälp Trafiksäkerhetsverket kan ingripa i verksamheten på ett besiktningsställe eller hos en besiktare omedelbart när verket upptäcker väsentliga brister eller missbruk i verksamheten. I fråga om de åtgärder som vidtas mot besiktningsstället motsvarar paragrafen i sak 21 § 2 mom. i den gällande besiktningskoncessionslagen. Nytt är att omedelbara åtgärder också kan vidtas mot besiktare, som tillfälligt kan förbjudas att utföra besiktningar samt hindras från att använda fordonstrafikens datatjänst och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett tillfälligt förbud som utfärdats med stöd av paragrafen samt förhindrandet av användning och registrering ska vara i kraft tills ärendet har avgjorts med stöd av 43 eller 44 §. Ärendet bör avgöras utan obefogat dröjsmål.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverkets förbud och beslut enligt 1 mom. iakttas även om besvär anförts över dem.

46 §. Förbud mot att använda besiktningsställets lokaler och anordningar. I paragrafen föreskrivs i likhet med 22 § 1 mom. i den gällande besiktningskoncessionslagen om förbud mot att använda lokaler och anordningar eller om begränsning av användningen i sådana fall där en lokal eller anordning inte uppfyller de krav som ställts på dem i den föreslagna lagen och med stöd av den. Användningen av lokalen eller anordningen ska kunna förbjudas eller användningen begränsas tills lokalen eller anordningen har fått att överensstämma med de bestämmelser och föreskrifter som gäller dem.

47 §. Återkallande av utbildningstillstånd samt anmärkning och varning till innehavare av utbildningstillstånd. Det föreslås att be-

stämmelserna om återkallande av utbildningstillstånd preciseras. I 1 mom. föreslås en bestämmelse som ändrar paragrafen om återkallande av utbildningstillstånd i den gällande besiktningskoncessionslagen. Trafiksäkerhetsverket ska återkalla utbildningstillståndet om innehavaren av utbildningstillståndet inte längre uppfyller kraven för beviljande av tillstånd, om inte något annat följer av 3 mom.

Till övriga delar tas den gällande paragrafen om återkallande av utbildningstillstånd som nämns i samband med 1 mom. in i 2 mom. Bestämmelsen motsvarar i sak möjligheten i den gällande besiktningslagen att återkalla utbildningstillståndet för en bestämd tid eller helt.

I 3 mom. föreskrivs när Trafiksäkerhetsverket i fall som avses i 1 och 2 mom. ska ge innehavaren av utbildningstillstånd en anmärkning eller skriftlig varning i stället för att återkalla utbildningstillståndet. Om det vore oskäligt att återkalla tillståndet ska en anmärkning eller skriftlig varning ges i stället för att tillståndet återkallas. Den föreslagna ändringen förbättrar rättsskyddet för innehavarna av utbildningstillstånd och de studerande.

Tillståndshavaren ska ges en rimlig tid att avhjälpa bristen eller försummelsen innan utbildningstillståndet återkallas eller tillståndshavaren tilldelas en anmärkning eller varning. Förutsättningen är naturligtvis att bristen eller försummelsen är sådan att den kan avhjälpas. Det kan i första hand vara fråga om brister eller försummelser i anslutning till förutsättningarna för beviljande av tillståndet, inte om brister i utbildningen. Den tid som ges för att avhjälpa felet ska vara så lång att det faktiskt är möjligt att avhjälpa det inom den tiden.

7 kap. Särskilda bestämmelser

48 §. Personregisteruppgifter. Paragrafen motsvarar 23 § i den gällande besiktningskoncessionslagen. De uppgifter som avses i paragrafen ska emellertid kunna fås även när man beslutar om tillförlitligheten hos personer som avses i 9 § eller den som söker besiktningskoncession eller den som svarar för besiktningsverksamheten eller en besiktare.

Dessutom talas det i paragrafen om fordonstrafikregistret i stället för körkortsregistret, eftersom körkortsregistret inte finns längre. Det föreslås att de aktörer till vilka uppgifter som fås ur register kan utlämnas ska tillfogas så att de berörda personerna var och en får kännedom om motiveringen till ett beslut som gäller en själv. När det gäller utlämnande av uppgifter konstateras att uppgifterna kan utlämnas utan hinder av sekretessbestämmelserna. Uppgifterna i straffregistret är sekretessbelagda och uppgifter som fås ur fordonstrafikregistret kan vara sekretessbelagda.

49 §. Tystnadsplikt. Paragrafen motsvarar i sak 24 § i den gällande besiktningskoncessionslagen. Tystnadsplikten ska också omfatta den som sökt besiktningskoncession och som har begärt ett beslut och på grund av detta eventuellt erhållit sekretessbelagda uppgifter. I paragrafen hänvisas till 9 § och dessutom till 15 § där det bestäms om tillförlitlighet för besiktare och den person som svarar för besiktningsverksamheten.

50 §. Tvångsmedel. Paragrafen motsvarar i sak 22 § 2 mom. i den gällande besiktningskoncessionslagen. Bestämmelsen ger Trafiksäkerhetsverket rätt att förelägga vite i de fall som avses i paragrafen.

51 §. Straffbestämmelse. Enligt den föreslagna paragrafen ska den som försummar att göra anmälan med stöd av denna lag eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller som hindrar eller stör förrättandet av en inspektion som avses i 39 § eller en kontroll som avses i 41 § för brott mot bestämmelserna om besiktningskoncession dömas till böter. Om Trafiksäkerhetsverket har skaffat en privat tjänsteproducent för att utföra en inspektion enligt 39 § ska innehavaren av besiktningskoncession eller utbildningstillstånd också låta Trafiksäkerhetsverkets avtalspart enligt 40 § utföra inspektioner. De anmälningar som avses i momentet är bl.a. skyldigheten att anmäla tid och plats för vidareutbildning för en arrangör av vidareutbildning enligt 29 § samt anmälan enligt 38 § om personsiffrorna i fråga om dem som är ansvariga för besiktningsverksamheten och utbildningsverksamheten och andra betydande förändringar som gäller verksamheten samt förändringar i ägandeförhållandena.

52 §. Hänvisningar till strafflagens straffbestämmelser. I paragrafen föreslås ingå de hänvisningar till strafflagen (39/1889) som även finns i den nuvarande lagen.

I 1 mom. i den föreslagna paragrafen hänvisas till strafflagens paragraf om usurpation av tjänstemannabefogenhet.

I 2 mom. ingår en hänvisning till strafflagen om dömande till straff för brott mot tystnadsplikten.

53 §. Tjänsteansvar. Enligt 1 mom. ska en person som svarar för besiktningsverksamheten, en besiktare, en person som svarar för vidareutbildningen, en person som ger fortbildning samt en person som utför kontroller enligt 5 § och inspektioner enligt 40 § i denna lag jämföras med en tjänsteman i uppgiften i fråga, så på honom eller henne ska tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Han eller hon får inte orättmätigt utnyttja sin ställning för att gynna sig själv eller någon annan eller röja uppgifter som han eller hon fått i samband med skötseln av sin uppgift. Det ska således vara straffbart att t.ex. kräva eller godkänna en fördel för att fullgöra sina skyldigheter eller att fullgöra dem i sådant syfte.

I 2 mom. föreslås en hänvisning till skadeståndslagen (412/1974). Skadeståndsansvar för de personer som avses i 1 mom. bestäms i enlighet med skadeståndslagen.

54 §. Omprövning och ändringssökande. Enligt 1 mom. ska det vara möjligt att begära omprövning i ett beslut som innehavaren av besiktningskoncession fattat i ett besiktningsärende och som den som ger vidareutbildning fattat i ett utbildningsärende. Omprövning ska begäras hos Trafiksäkerhetsverket. I momentet föreslås dessutom en hänvisning till förvaltningslagen eftersom förfaringsätten och tidsfristerna där ska iaktas i det omprövningsförfarande som avses i denna paragraf.

I 2 mom. föreslås en hänvisning till förvaltningsprocesslagen (586/1996). I ett beslut som Trafiksäkerhetsverket fattat med anledning av begäran om omprövning eller i ett beslut som verket annars fattat med stöd av denna lag söks ändring på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

55 §. Handräckning. Enligt paragrafen ska polisen vara skyldig att ge Trafiksäkerhets-

verket handräckning på det sätt som avses i polislagen (493/1995). Handräckning enligt paragrafen ska kunna användas om Trafiksäkerhetsverket eller Trafiksäkerhetsverkets avtalspart behöver hjälp för att utföra tillsynsuppgifter enligt 6 kap.

Det är nödvändigt att ty sig till handräckning om tillsynsobjektet inte annars låter en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket eller anställda hos Trafiksäkerhetsverkets avtalspart utföra inspektion i anslutning till tillsynsuppgiften i lokaler hos den som innehar besiktningskoncession eller utbildningstillstånd. I polislagen föreskrivs också om polisens handräckning. Enligt polislagen ska polisen på begäran lämna andra myndigheter och även privatpersoner handräckning om så bestäms särskilt. Vidare ska polisen lämna även andra myndigheter handräckning för fullgörandet av en lagstadgad tillsynsskyldighet.

56 §. Erhållande av uppgifter om misstänkt brott. I lagen föreslås en paragraf enligt vilken den myndighet som utför förundersökning av brott eller åtalsprövning eller fattar beslut om körrätt får utan hinder av sekretessbestämmelserna underrätta Trafiksäkerhetsverket om ett sådant misstänkt brott som kan påverka bedömningen av en i 9 § 1 mom. avsedd sökandes eller persons tillförlitlighet att bedriva besiktningsverksamhet eller en i 15 § 1 mom. avsedd persons tillförlitlighet att utföra besiktningsuppgifter.

57 §. Närmare bestämmelser. I 1 mom. föreslås ett bemyndigande att utfärda förordning av statsrådet. Förutom det traditionella bemyndigandet gällande verkställigheten ska genom förordning av statsrådet bestämmas om tillsättandet av en utbildningskommission som bistår Trafiksäkerhetsverket samt om kommissionens sammansättning och uppgifter. Med stöd av den gällande besiktningskoncessionslagen har utfärdats förordningen om utbildningskommission för besiktningsverksamheten (184/1999). Avsikten är inte att företa några ändringar i förordningen på grund av den nu föreslagna besiktningskoncessionslagen.

I 2 mom. föreslås ett bemyndigande för kommunikationsministeriet att utfärda förordning.

Kommunikationsministeriet ska fortfarande kunna utfärda närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av besiktningskoncession, de grundläggande bestämmelserna om detta finns i 7 § i lagen. Närmare bestämmelser ska således kunna utfärdas om t.ex. kvalitetskrav och kvalitetssäkring. Angående de handlingar som ska förvaras på besiktningsstället, som det delvis föreskrivs om i 27 §, intas i momentet i likhet med den gällande besiktningskoncessionslagen ett separat bemyndigande, eftersom de inte alltid har ett klart samband med kvalitetskraven eller kvalitetssäkringen eller med förutsättningar för beviljande av koncession. I fortsättningen ska det inte längre utfärdas närmare bestämmelser om utförande av besiktningar utanför verksamhetsstället, eftersom de bestämmelserna finns i 25 §. För närvarande har ministeriet inte utfärdat några närmare bestämmelser om provkörningsbanor och sådana ska inte heller behövas i fortsättningen eftersom det enligt lagförslaget inte längre ska krävas att besiktningsställena har särskilda provkörningsbanor, något som motiveras i samband med motiveringen till 12 §.

8 kap. **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

58 §. Ikraftträdande. Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2012. Enligt 1 mom. ska 3 § 6 punkten som gäller definitionen av besiktningsregistrering och 26 § som gäller anmälan av serviceuppgifter och besiktningspriser till besiktningsregistrering dock träda i kraft ett år efter lagens ikraftträdande.

Enligt 2 mom. upphävs den besiktningskoncessionslag som gäller vid lagens ikraftträdande.

I början av 3 mom. föreslås en sedvanlig bestämmelse om att åtgärder som krävs för verkställigheten får vidtas. Bland annat ska Trafiksäkerhetsverket redan innan lagen träder i kraft kunna vidta de åtgärder som krävs för att färdigställa besiktningsregistrering fast bestämmelserna om registret träder i kraft först ett år efter lagens ikraftträdande.

59 §. Övergångsbestämmelser. Enligt 1 mom. fortsätter de bestämmelser som utfär-

dats med stöd av den lag som upphävs att gälla tills något annat föreskrivs om dem.

Enligt 2 mom. ska de besiktningskoncessioner som gäller när lagen träder i kraft gälla som sådana den tid som anges i koncessionen. De nuvarande koncessionerna har beviljats så att de gäller högst fem år. På koncessionshavaren tillämpas i övrigt bestämmelserna i den gällande besiktningskoncessionslagen. I 6 § föreskrivs om besiktningskoncessionsslagen på ett sätt som avviker från det nuvarande. Om en koncessionshavare vill tillämpa nämnda 6 §, ska han söka ny koncession i stället för den tidigare. Om en koncessionshavare även i övrigt vill tillämpa bestämmelser i den föreslagna lagen ska han söka ny besiktningskoncession.

En förslaget ska koncessionshavarna dock föra in de uppgifter som avses i 26 § i besiktningsregistrering. Om detta föreskrivs även i 4 mom. Dessutom ska 37—46 § tillämpas på koncessionshavarna. I dessa paragrafer är det i första hand fråga om bestämmelser i anslutning till tillsynen över besiktningsverksamheten som ska tillämpas på de koncessioner som gäller när lagen träder i kraft och på dem som innehar sådana koncessioner samt på kontroller av fordon som de besiktat.

Paragrafens 3 mom. kompletterar 2 mom. Om en besiktningskoncession som gäller när lagen träder i kraft är giltig kortare tid än tre år, ska koncessionshavaren efter att ha anmält saken till Trafiksäkerhetsverket dock få fortsätta sin verksamhet som sådan i tre år med stöd av sin nuvarande koncession. På koncessionshavaren ska då tillämpas bestämmelserna i den nuvarande besiktningskoncessionslagen. På koncessionshavaren ska dock tillämpas 26 och 37—46 § i denna lag.

Enligt 4 mom. ska alla koncessionshavare anmäla de uppgifter som avses i 26 § till besiktningsregistrering inom en månad efter det att nämnda 26 § trätt i kraft. Enligt 58 § 1 mom. ska 26 § träda i kraft ett år efter att den föreslagna besiktningskoncessionslagen trätt i kraft.

5 mom. gäller de nuvarande filialerna och har förklarats i samband med motiveringen till 8 §.

I 6 mom. föreslås övergångsbestämmelser om besiktningar som utförs utanför besiktningssället. I 25 § föreskrivs om sådana besiktningar. Avtal som innehavarna av besiktningsskoncession har om besiktningar av fordon utanför besiktningssället upphör ett år efter lagens ikraftträdande.

Övergångsbestämmelsen i 7 mom. gäller besiktarnas yrkesskicklighet. Besiktare som är behöriga vid lagens ikraftträdande behåller sin behörighet när lagen träder i kraft. De ska dock delta i den föreskrivna fortbildningen med jämna mellan, vid behov inbegripet repetitionsprovet inom specialutbildningen.

8 mom. gäller behörigheten hos de personer som svarar för besiktningssverksamheten. De personer som svarar för besiktningssverksamheten och som är behöriga vid lagens ikraftträdande behåller sin behörighet när den föreslagna lagen träder i kraft. I fortsättningen ska emellertid även de delta i den föreskrivna fortbildningen med jämna mellanrum. Om specialbesiktningar utförs på besiktningssället ska de delta även i repetitionsprovet inom specialutbildningen med föreskrivna mellanrum. Övergångsbestämmelserna i den gällande besiktningsskoncessionslagen har delvis tillämpats på olika sätt och av den person som svarar för besiktningssverksamheten har inte alltid förutsatts repetitionsprovet inom specialutbildningen fast specialbesiktningar har utförts på besiktningssället. Av denna orsak konstateras i momentet att även de ska delta i repetitionsprovet inom specialutbildningen senast tre år efter lagens ikraftträdande.

I 9 mom. föreskrivs om förvaringen av gamla handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar på besiktningssällena. För närvarande förvaras handlingar som gäller dessa besiktningar vid Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 10 mom. fortsätter de nuvarande utbildningsrättigheterna att gälla som sådana den tid som avses i beslutet om beviljande av rätten.

1.2 Lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens tillämpningsområde. Det föreslagna tillämpningsområdet motsvarar tillämpningsområde för den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

2 §. Definitioner. Definitionerna i 1 mom. motsvarar definitionerna i den nuvarande lagen om enskilt godkännande. Till momentet fogas dock en 3 punkt med en ny definition av utförare av enskilt godkännande. Med utförare av enskilt godkännande avses den person som utför enskilt godkännande medan beviljare av enskilt godkännande, som definieras i 2 punkten, avser den med vilken Trafiksäkerhetsverket ingår avtal om beviljande av enskilda godkännanden.

Paragrafens 2 mom. avviker från bestämmelsen i den nuvarande lagen om enskilt godkännande. I momentet föreskrivs att beviljaren av enskilt godkännande i samband med det enskilda godkännandet kan utföra kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar enligt 50 e § 2 mom. 5 punkten i fordonslagen som krävs för påvisande av överensstämmelse med kraven. Dessa åtgärder hör enligt förslaget inte längre till enskilt godkännande. De ingår således inte heller i den avgift som tas ut för enskilt godkännande.

Utövaren av enskilt godkännande kan bedöma om denne tillhandahåller de tjänster som avses i momentet. Eftersom det ska vara frivilligt att tillhandahålla dessa tjänster förutsätts utövaren av enskilt godkännande inte ha några särskilda anordningar för kontroll av fordon. Om det i samband med enskilt godkännande ändå vidtas sådana smärre åtgärder för påvisande av överensstämmelse med kraven som avses i fordonslagen bör de anordningar som utövaren av enskilt godkännande använder vara sådana att kontrollerna kan utföras med den noggrannhet som bestämmelserna om respektive sak förutsätter.

3 §. Trafiksäkerhetsverkets ansvar för enskilda godkännanden. Den föreslagna paragrafen om Trafiksäkerhetsverkets ansvar motsvarar med undantag för verkets namn 3 § i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

2 kap. **Beviljare av enskilt godkännande och beviljande av enskilt godkännande**

4 §. *Hur beviljandet av enskilda godkännanden ordnas.* I paragrafen föreskrivs om hur beviljandet av enskilda godkännanden ska ordnas.

Paragrafens *1 mom.* motsvarar med undantag för verkets namn 4 § i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

I *2 mom.* föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket ingår avtal med de tjänsteproducenter som uppfyller kraven. Upphandlingen konkurrensutsätts inte. Avtalet ingås för fem år i sänder.

Avtal ingås för ett bestämt verksamhetsställe. Detta motsvarar koncessionsförfarandet i den föreslagna besiktningsskoncessionslagen. På så vis granskas varje verksamhetsställe för sig när man bedömer om kraven är uppfyllda, varvid särskilt de krav som gäller lokalerna och den person som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden bör vara uppfyllda på varje verksamhetsställe. I 12 § föreskrivs om förutsättningarna att använda samma person som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden på flera verksamhetsställen. När avtal ingås för ett bestämt verksamhetsställe undviker man också att avtalen för alla verksamhetsställen hävs samtidigt om ett enskilt verksamhetsställe förfar felaktigt och avtalet måste hävas med stöd av 27 §.

5 §. *Serviceersättning som betalas för verksamhet för enskilt godkännande.* I lagen föreslås en ny bestämmelse enligt vilken Trafiksäkerhetsverket fastställer storleken på den serviceersättning som ska betalas till tjänsteproducenten för utförande av enskilt godkännande. Man ska således inte förhandla om ersättningen i samband med att avtalet ingås.

Ersättningen ska fastställas utgående från kostnaderna för verksamheten och storleken ska vara beroende av fordonskategorin. På grund av regionala skillnader och för att trygga tillgången på service kan ersättningens storlek också vara beroende av det område där beviljaren av enskilt godkännande är verksam. Den ersättning som Trafiksäkerhetsverket fastställer ska alltid meddelas allmänheten på förhand samtidigt som man

meddelar om upphandlingen av tjänsterna. I 6 § föreskrivs om meddelande om upphandling. I ersättningen ingår en skäligen ersättning till tjänsteproducenten.

I 35 § föreskrivs om den avgift som tas ut av kunden för enskilt godkännande.

6 §. *Information om upphandling av enskilt godkännande.* Trafiksäkerhetsverket ska meddela om upphandling av enskilt godkännande på sin webbplats. I annonsen ska redogöras för de krav som ställs på beviljare av enskilt godkännande och den ersättning som betalas för tjänsterna.

Eftersom det inte är fråga om konkurrensutsättning eller en regelbundet återkommande upphandling ska annonsen finnas kvar fortlöpande på Trafiksäkerhetsverkets webbplats.

Strävan med annonseringen är att alla intresserade ska ha lika möjlighet att meddela sitt intresse att bli avtalspart.

7 §. *Anmälan som avtalspart.* För att underlätta och påskynda behandlingen av ansökningarna föreslås i lagen en paragraf där det klart anges vilka utredningar som bör åtfölja ansökan.

I *1 punkten* förutsätts utdrag ur handelsregistret eller någon annan motsvarande utredning samt utredning om ägandeförhållandena i företaget. Andra motsvarande utredningar behövs i sådana situationer där tjänsteproducenten inte ännu är etablerad i Finland vid ansökningstidpunkten, varvid utdrag ur handelsregistret inte heller kan förutsättas av tjänsteproducenten.

Tjänsternas omfattning i *2 punkten* innebär uppgift om för vilka olika fordonskategorier avsikten är att bevilja enskilda godkännanden. Dessutom bör det meddelas om avsikten är att utföra sådana smärre kontroller och mätningar som avses i fordonslagen i anslutning till enskilda godkännanden.

Enligt *3 punkten* bör det meddelas var avsikten är att verksamheten ska bedrivas.

Enligt *4 punkten* bör det meddelas när avsikten är att inleda verksamheten för enskilt godkännande.

I *5 punkten* förutsätts att de planerade betjäningstiderna meddelas. Detta betyder de tider då avsikten är att bedriva verksamheten, åtminstone veckodagarna ska uppges.

I 6 punkten förutsätts en utredning om det kvalitetssystem som 9 § 2 mom. förutsätter.

Enligt 7 punkten ska den person som svarar för verksamheten för enskilt godkännande uppges.

Enligt 8 punkten ska en preliminär plan för hur man ämnar ordna datatrafikförbindelserna meddelas.

Enligt 9 punkten ska en utredning lämnas om hur personalen i dominerande ställning i företaget uppfyller kraven i denna lag.

Enligt 10 och 11 punkterna ska en utredning lämnas om hur lokalerna och personalen uppfyller kraven i denna lag. Med personal avses den personal som hänför sig till verksamheten för enskilt godkännande, dvs. personer som utför enskilda godkännanden och de som ansvarar för beviljandet av enskilt godkännande.

Trafiksäkerhetsverket bedömer hur de krav som föreskrivs i lagen är uppfyllda genom att använda utredningar som verket själv skaffar och de utredningar som serviceproducenterna lämnat in.

8 §. Avtal om beviljande av enskilda godkännanden. I paragrafen föreskrivs i detalj om innehållet i avtalet om beviljande av enskilda godkännanden. Bestämmelserna om avtalet motsvarar bestämmelserna i den nuvarande lagen om enskilt godkännande. Det förutsätts dock att en ny punkt intas i avtalet och att en punkt ses över.

Enligt 1 punkten ska i avtalet överenskommas om tjänsternas omfattning. Detta innebär huruvida avsikten är att utföra enskilda godkännanden av endast antingen lätta eller tunga fordon eller bäggedera. Med lätta och tunga fordon avses motsvarande indelning som i 3 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen. De lokaler som behövs för lätta och tunga fordon skiljer sig avsevärt från varandra. De tekniska kraven på dessa fordon förutsätter dessutom att man är insatt i olika saker. För att säkerställa tillgången på tjänster är det inte ändamålsenligt med en noggrann indelning enligt fordonskategori.

Enligt 4 punkten förutsätts att i avtalet överenskommas om den utrustning som används för enskilt godkännande. Härmed avses de enkla verktyg som behövs vid beviljandet av enskilda godkännanden. Med verktyg avses

åtminstone de stansar som behövs för att verifiera tillverkningsnumret.

Enligt 9 punkten ska i avtalet överenskommas om avtalsperioden, upphörande av verksamheten under avtalsperioden och avtalsvite. Det blir fråga om avtalsvite t.ex. om beviljaren av enskilt godkännande avbryter sin verksamhet mitt under avtalsperioden och inte återsänder handlingarna till Trafiksäkerhetsverket på det sätt som förutsätts i 20 §.

Punkterna 2—3, 5—8 och 10 motsvarar bestämmelserna i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

9 §. Villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande och beviljande av enskilt godkännande. I paragrafen föreslås närmare bestämmelser om villkoren för beviljande av enskilda godkännanden.

I 1 mom. föreskrivs att beviljaren av enskilt godkännande ska vara tillförlitlig, sakkunnig och oberoende. I 18 § föreskrivs om opartisk verksamhet.

I 2 mom. föreskrivs om krav som gäller kvalitetssystemet. Kvalitetssystemet ska uppfylla kraven i standarden SFS-EN ISO/IEC 17020:2004 om allmänna kriterier för verksamheten hos olika typer av kontrollorgan. I 3 kap. föreskrivs om de allmänna villkoren för beviljande av enskilt godkännande.

Enligt 2 mom. förutsätts också en ansvarsförsäkring, vilket motsvarar bestämmelsen i den föreslagna besiktningskoncessionslagen.

I 3 mom. föreskrivs att beviljaren av enskilt godkännande ska ha en för utförandet av uppgiften tillräckligt stor och yrkeskunnig personal, för ändamålet lämpliga lokaler med beaktande av de enskilda godkännandetjänsternas omfattning och tillräckliga datatrafikförbindelser.

Enligt 4 mom. ska beviljaren av enskilt godkännande också sörja för att dataskyddet och datasäkerheten är ändamålsenliga.

10 §. Lokaler. I paragrafen föreskrivs närmare om vad som avses med lämpliga lokaler enligt 9 § 3 mom.

I 1 mom. föreskrivs att lokalerna ska möjliggöra fordonskontroller inomhus.

Lokalerna berörs också av arbetarskyddsdistriktets föreskrifter. Sökanden svarar för att dessa och eventuella andra föreskrifter är uppfyllda. Trafiksäkerhetsverket inspekterar dem inte.

I 2 mom. föreskrivs när enskilt godkännande kan utföras utanför de lokaler som avses i 1 mom. På samma sätt som vid besiktningar är det vid en del enskilda godkännanden inte ändamålsenligt att förflytta fordonen för godkännande på grund av deras storlek eller antal. Bestämmelserna om förutsättningarna för kontrollerna motsvarar i stor utsträckning 25 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen. Grundläggande bestämmelser intas i lagen och de närmare villkoren regleras genom en föreskrift av Trafiksäkerhetsverket. Kontroller som utförs utanför lokalerna ska utföras i ändamålsenliga utrymmen som lämpar sig för kontrollerna.

I 3 mom. föreskrivs om rätt för Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om lokalerna, om när kontrollen kan utföras utanför lokalerna och om utförandet av enskilda godkännanden som utförs utanför lokalerna. Föreskriften ska i första hand innehålla tekniska riktlinjer för utrymmenas minimimått och förutsättningarna för kontroller som utförs utanför de permanenta lokalerna.

11 §. Bedömning av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande och utförare av enskilt godkännande. Tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande ska bedömas på samma sätt som tillförlitligheten hos den som söker besiktningskoncession i 9 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen. Tillförlitligheten hos utförare av enskilt godkännande ska bedömas på samma sätt som tillförlitligheten hos besiktare i 15 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen.

12 §. Sakkännedom hos beviljare av enskilt godkännande. I paragrafen föreslås närmare bestämmelser om hur det konstateras att beviljare av enskilt godkännande är sakkunniga.

I 1 mom. föreskrivs att kravet på sakkännedom hos en beviljare av enskilt godkännande är uppfyllt om beviljaren i sin tjänst har en i 15 § avsedd person som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden. På detta sätt säkerställs att det finns tillräcklig sakkännedom för att bevilja enskilda godkännanden på verksamhetsstället.

Med stöd av 1 mom. ska samma person kunna svara för beviljandet av enskilda godkännanden på flera verksamhetsställen, om

det går att ordna verksamheten så att personen i fråga faktiskt kan svara för beviljandet av enskilda godkännanden på flera verksamhetsställen. Förutsättningen är åtminstone att personen i fråga har möjlighet att komma till verksamhetsstället inom rimlig tid.

I 2 mom. föreskrivs dessutom att beviljaren av enskilda godkännanden svarar för att utförarna av enskilt godkännande har tillgång till alla nödvändiga bestämmelser och föreskrifter.

13 §. Krav på grundutbildning för utförare av enskilt godkännande. I paragrafen föreskrivs om utbildningskraven för utförare av enskilt godkännande på delvis samma sätt som i 18 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen. Till skillnad från den föreslagna besiktningskoncessionslagen ska kravet på grundutbildning vara minst examen på ingenjörsnivå. Den yrkesexamen som föreslås på besiktningssidan är särskilt ägnad för kontroll av att fordonet är i sådant skick som krävs vid periodisk besiktning. Enskilt godkännande avviker avsevärt från besiktningsverksamheten, eftersom det vid enskilt godkännande förutsätts mera djupgående specialkunskap om fordonens tekniska egenskaper än vid besiktning. Däremot granskas inte fordonets skick. Av dessa orsaker är det inte ändamålsenligt att förenhetliga de utbildningskrav som ställs på utförare av enskilda godkännanden med den utbildning som krävs av besiktare.

I 1 mom. föreskrivs att som krav på grundutbildning ska anses bilingenjörsexamen.

I 2 mom. föreskrivs att examen på tekniskernivå ska anses motsvara sådan examen som avses i 1 mom.

I 3 mom. föreskrivs om bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att vid behov utfärda närmare föreskrifter om vilka examina som ska betraktas som sådana andra motsvarande examina som avses i 1 och 2 mom.

14 §. Vidareutbildning som behövs för beviljande av enskilda godkännanden. I paragrafen föreskrivs om den utbildning som krävs för att förbättra och upprätthålla yrkesskickligheten utöver kravet på grundutbildning.

I 1 mom. förutsätts att utförare av enskilt godkännande ska ha den vidareutbildning som särskilt behövs för förfarandet med en-

skilt godkännande. I den ingår kännedom om de bestämmelser och föreskrifter som hänför sig till ämnesområdet och användarutbildning för Trafiksäkerhetsverkets datasystem.

Det föreskrivs inte särskilt om utbildningsarrangören. I 2 mom. föreskrivs dock att Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ge den utbildning som avses i 1 mom. Beviljarna av enskilt godkännande ska också kunna ge nödvändig utbildning. Trafiksäkerhetsverket ska också kunna skaffa den utbildning som behövs från en tredje part. Nivån på utbildningen säkerställs med hjälp av ett slutprov som ordnas i slutet av utbildningen och som Trafiksäkerhetsverket tar emot.

I 3 mom. föreskrivs om bemyndigande för kommunikationsministeriet att utfärda en förordning om utbildningen och de prov som ansluter sig till den. Förordningen ska innehålla närmare bestämmelser om vidareutbildningens innehåll, hur ofta man ska delta i fortbildning och det slutprov som ingår i utbildningen. Avsikten är att bestämma att för att bli godkänd i den vidareutbildning som avses i 1 mom. ska man ha klarat slutprovet.

15 §. Krav på yrkesskicklighet för den som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden. I paragrafen föreskrivs om den yrkesskicklighet som ska förutsättas av den person som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden. Av en sådan person krävs förutom att kraven i 13 och 14 § är uppfyllda även erfarenhet av godkännandeverksamhet. Detta betyder t.ex. erfarenhet av enskilda godkännanden av nya fordon, registerbesiktningar eller verksamhet som teknisk tjänst eller godkänd sakkunnig.

I princip ska sex månaders arbetserfarenhet kunna betraktas som tillräcklig erfarenhet. Enbart att man har registreringsbesiktningsrättigheter ska inte räcka som arbetserfarenhet. Man ska ha faktisk erfarenhet av uppgifterna. Beträffande annan erfarenhet än sådan som förvärvats i besiktningsverksamhet ska det förutsättas en utredning om vilken slags godkännandeverksamhet det har varit fråga om. Trafiksäkerhetsverket avgör från fall till fall vilken slags arbetserfarenhet som anses som godkännandeverksamhet som lämpar sig för uppgiften.

16 §. Bedömning av om en beviljare av enskilt godkännande är oberoende. I paragrafen

föreskrivs om hur det oberoende som enligt 9 § förutsätts av beviljaren av enskilt godkännande ska bedömas. Till skillnad från den nuvarande lagen om enskilt godkännande hänvisas det inte i denna lag till den föreslagna besiktningskoncessionslagen. De föreslagna bestämmelserna motsvarar dock i sak 11 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen, vilken gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Kraven på oberoende hos beviljare av enskilt godkännande avviker från kraven på oberoende hos den som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar. Vid enskilt godkännande är det fråga om godkännandeverksamhet enligt ramdirektivet för bilar och släpvagnar som enligt direktivet ska utföras av en godkännandemyndighet. Verksamheten är direkt jämförbar med typgodkännanden som beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Vid enskilt godkännande ges fordonet tillstånd för registrering. Godkännande ges i allmänhet endast en gång under fordonets livscykel, medan periodisk besiktning utförs med bestämda mellanrum. Dessutom skiljer sig åtgärderna från varandra på så sätt att vid godkännande granskas ett nytt fordon tekniska egenskaper medan man vid periodisk besiktning åter granskar i huvudsak fel hos fordonet som uppstått på grund av slitage och användning. Av dessa orsaker anses oberoende viktigt i verksamheten för enskilt godkännande.

Trafiksäkerhetsverket har inte någon regional organisation som är förtrogen med fordonsgodkännanden och som skulle omfatta hela landet. Till följd av Trafiksäkerhetsverkets begränsade resurser är det ändamålsenligt att skaffa de enskilda godkännandetjänsterna från privata aktörer.

I 1 mom. föreskrivs om sådan verksamhet till vilken sökanden och en person i dominerande ställning i företaget inte får stå i beroendeförhållande. Verksamheten motsvarar bestämmelserna i 11 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen.

I 2 mom. föreskrivs att sökanden inte får stå i beroendeförhållande till organisationer som bildats av dem som bedriver verksamhet som avses i 1 mom.

I 3 mom. föreskrivs om vad som ändå inte ska betraktas som sådana beroendeförhållan-

den som avses i 1 och 2 mom. Sökanden eller en anställd hos sökanden får hyra ut lokaler eller anordningar till eller hyra lokaler eller anordningar av den som bedriver sådan verksamhet som avses i nämnda moment. Dessutom ska sökanden eller en anställd hos sökanden få vara verksam som godkänd sakkunnig enligt 48 § i fordonslagen eller utsedd teknisk tjänst enligt 47 § i fordonslagen.

De förfaranden och den verksamhet som tillåts i 3 mom. får inte ha skadlig inverkan på beviljandet av enskilda godkännanden. Av denna orsak preciseras i 3 mom. särskilt att verksamheten ska organiseras så att den nämnda verksamheten inte inverkar på slutresultatet av det enskilda godkännandet.

17 §. Visande av att de villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande är uppfyllda. I paragrafen föreskrivs om när utlåtande av en tredje part krävs för att påvisa att kraven är uppfyllda. I paragrafen föreskrivs också när detta utlåtande kan användas för att påvisa att andra krav är uppfyllda.

I 1 mom. föreskrivs att för att uppfylla de krav på kvalitetssystemet enligt den standard som avses i 9 § 2 mom. förutsätts en utredning av Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning. Bedömning enligt standarden SFS-EN ISO/IEC 17020:2004 utförs i praktiken endast av ackrediteringsorgan. I en medlemsstat kan enligt Europeiska unionens bestämmelser i praktiken endast ett ackrediteringsorgan som utsetts av denna medlemsstat. Uttrycket ”någon annan motsvarande inrättning” betyder i praktiken ett ackrediteringsorgan som är verksamt någon annanstans i Europeiska unionen.

I 2 mom. föreskrivs att ett intyg som getts av Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning ska kunna användas även på att påvisa att andra krav är uppfyllda. Detta gäller t.ex. inspektion av lokalerna, som för att förenkla förfarandet kan utföras av Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning i samband med den inspektion som krävs för den utredning som avses i 1 mom.

3 kap. Allmänna villkor för beviljande av enskilt godkännande

18 §. Opartiskhet hos beviljare av enskilt godkännande. I lagen föreslås en bestämmelse varmed syftet är att säkerställa att verksamheten för enskilt godkännande är opartisk.

I 1 mom. föreskrivs att tjänster ska erbjudas opartiskt åt alla.

I 2 mom. föreskrivs dessutom att själva kontrollen av fordonet ska utföras opartiskt.

19 §. Undantag från tillämpningen av förvaltningslagen. Med tanke på tillgången på godkännandeverksamhet är det inte ändamålsenligt med alltför strikta begränsningar när det gäller de enskilda godkännandeaktörernas oberoende. I många fall kan samma företag eller företag med motsvarande ägargrund verka som både utförare av enskilt godkännande och t.ex. godkända sakkunniga. Detta innebär ett potentiellt oberoendeproblem ur förvaltningslagens synvinkel.

För att garantera tillräcklig tillgång på alla tjänster bör undantag från tillämpningen av förvaltningslagen tillåtas i detta avseende. Vid tillsynen över verksamheten för enskilt godkännande bör uppmärksamhet fästas vid dessa aktörers oberoende, som verkar med stöd av undantag.

Det föreslagna kravet på undantag från förvaltningslagen ska ändå inte undanröja kravet på att samma person inte får utföra enskilt godkännande så att han eller hon stödjer sig på mätningar som han eller hon själv gjort i egenskap av godkänd sakkunnig eller utsedd teknisk tjänst. Avsikten är att en skild person inom företaget beviljar enskilt godkännande och en skild person utför de kontroller och mätningar som behövs för det enskilda godkännandet.

I 50 e § i fordonslagen föreskrivs att vid enskilt godkännande kan fordons överensstämmelse med kraven även påvisas till smärre delar genom kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar av den som beviljar enskilt godkännande. Dessa smärre åtgärder anses inte ha sådan inverkan på förvaltningslagens bestämmelser att det skulle behövas särskilt undantag från dem. Samma person ska alltså få utföra både enskilt godkännande av fordonet och sådana smärre kontroller av det i samband med det enskilda godkännandet som avses i fordonslagen.

20 §. Förvaring av dokument som gäller enskilda godkännanden och utlämnande av uppgifter om dem. Dokument som gäller beviljande av enskilda godkännanden ska förvaras av Trafiksäkerhetsverket i elektronisk form på samma sätt som nu. Bestämmelserna i 1 och 2 mom. motsvarar bestämmelserna i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

I 3 mom. föreskrivs att om avtalet upphör mitt under avtalsperioden ska de dokument som gäller pågående ärenden sändas till Trafiksäkerhetsverket oberoende av om det har fattats ett förvaltningsbeslut i ärendet eller inte. Avsikten är att garantera att dokument som kunden eventuellt lämnat in bevaras.

21 §. Bokföringsmässig uppdelning för beviljare av enskilt godkännande. I paragrafen föreskrivs om krav på bokföringsmässig uppdelning av verksamheten för enskilt godkännande och den övriga verksamheten. På grund av föreskrifter som utgår från upphandlingslagstiftningen får de serviceersättningar som betalas för verksamheten för enskilt godkännande inte användas för att subventionera eventuell annan affärsverksamhet. För att möjliggöra tillsyn bör det alltså göras en bokföringsmässig uppdelning.

Eftersom smärre kontroller som företas i samband med enskilda godkännanden inte omfattas av denna lag och de inte få finansieras med den serviceersättning som fås för verksamheten för enskilt godkännande bör en bokföringsmässig uppdelning göras även i fråga om dessa uppgifter.

4 kap. **Tillsyn över verksamheten för enskilt godkännande**

22 §. Tillsyn. Paragrafens innehåll motsvarar bestämmelserna i den nuvarande lagen om enskilt godkännande. Tillsynen över verksamheten för enskilt godkännande ska i huvudsak skötas av Trafiksäkerhetsverket. I vissa fall ska man emellertid kunna utnyttja inspektioner som utförts av det nationella ackrediteringsorganet (MIKES) och som i enlighet med 17 § i huvudsak riktar sig mot verksamhet enligt det i 9 § avsedda kvalitetsystemet som ska överensstämma med en standard, men vid behov även mot andra kontroller. Mätteknikcentralen ska dock inte

kunna anlitas t.ex. vid kontroller av fordon. Åtgärder på grund av brister som upptäckts vid Mätteknikcentralens inspektioner ska vidtas av Trafiksäkerhetsverket utom när det gäller åtgärder enligt standarden.

23 §. Information. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för beviljare av enskilt godkännande att utan hinder av sekretessbestämmelserna lämna Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs för tillsynen över verksamheten. Uppgifterna ska enligt 1 mom. gälla bokföringen, ekonomiförvaltningen, administration och hyrning av lokaler samt utförarna av enskilt godkännande och verksamheten för enskilt godkännande.

De ändringar som avses i 2 mom. och som beviljare av enskilt godkännande ska meddela inbegriper ändringar i avtalet om beviljande av enskilda godkännanden inklusive personaländringar. Det kan också vara fråga om andra ändringar.

24 §. Inspektioner i lokalerna. I denna paragraf föreskrivs om rätten att företa inspektioner i lokaler där enskilda godkännanden beviljas. Bestämmelsen motsvarar 39 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen.

25 §. Kontroll av fordon. För att verksamheten för enskilt godkännande ska kunna övervakas effektivt bör det också vara möjligt att kontrollera enskilda fordon efter det att de beviljats enskilt godkännande.

I 1 mom. föreskrivs att tillsynen ska kunna ske även utanför verksamhetsstället, i trafiken på samma sätt som tillsynen över besiktningen. Detta kommer i fråga i första hand när man utövar tillsyn över ett besiktningsställe i enlighet med 41 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen och ett fordon som beviljats enskilt godkännande kommer till kontrollstället.

Ett fordon ska kunna kontrolleras även annars, om man t.ex. i samband med dokumenttillsynen upptäcker att ett fordon sannolikt har beviljats enskilt godkännande på felaktiga grunder och att fordonet är behäftat med allvarliga brister som inverkar på trafiksäkerheten eller miljön. Då ska man vid behov kunna vidta åtgärder enligt 26 § för att återkalla det enskilda godkännandet.

Kontrollen ska kunna utföras i lokaler tillhörande den beviljare av enskilt godkännande som har beviljat det enskilda godkännan-

det utan särskild ersättning. Vid behov kan kontrollen även utföras i andra lokaler men då ska man komma överens om det särskilt.

Avsikten är att fordonen ska kontrolleras så snart som möjligt efter det enskilda godkännandet. Om fordonet kontrolleras t.ex. mer än ett år efter det enskilda godkännandet kan en del av bristerna vara sådana som har uppkommit efter det att fordonet beviljades enskilt godkännande, t.ex. till följd av ändringar som fordonets ägare eller innehavare företagit. I vissa fall kan det emellertid vara nödvändigt med kontroller som utförs även länge efter att enskilt godkännande beviljats, så i lagen anges inte någon tidsfrist för utförandet av kontroll. Exempelvis personbilar som inte är i tillståndspliktig användning kontrolleras första gången vid periodisk besiktning först tre år efter det att de tagits i bruk. Om man då upptäcker sådana brister hos fordonet som funnits redan vid tidpunkten för godkännandet, måste det gå att undersöka dem i efterhand. Vid kontrollen ska den tid som gått mellan det enskilda godkännandet och kontrollen tas i betraktande.

I 2 mom. föreskrivs i likhet med den föreslagna besiktningskoncessionslagen att en kontroll som Trafiksäkerhetsverket utfört till de utförda delarna ersätter det tidigare enskilda godkännandet.

26 §. Återkallande av enskilt godkännande. I paragrafen föreskrivs om rätt för Trafiksäkerhetsverket att i vissa fall återkalla ett enskilt godkännande.

Beviljande av enskilt godkännande är ett förvaltningsbeslut som med stöd av förvaltningslagen inte kan ändras till nackdel för kunden utan kundens samtycke. Dock, i vissa fall om det enskilda godkännandet är felaktigt utfört, kan fordonets konstruktion medföra allvarlig olägenhet för trafiksäkerheten och miljön. Med tanke på dessa begränsade fall föreslås en bestämmelse om att det ska vara möjligt att återkalla ett enskilt godkännande.

I 1 mom. föreskrivs om förutsättningarna för återkallande av ett enskilt godkännande. Ett enskilt godkännande ska kunna återkallas till följd av allvarliga brister och det ska kunna krävas att fordonet ska genomgå enskilt godkännande på nytt. Som exempel på sådana allvarliga brister som avses i detta mo-

ment kan nämnas att en lastbil saknar hastighetsbegränsare, avgasrenare eller något annat centralt tillbehör.

För smärre brister ska Trafiksäkerhetsverket kunna utsätta en tidsfrist inom vilken bristerna ska kunna avhjälpas. Som en smärre brist ska betraktas sådana brister som inte har direkt inverkan på trafiksäkerheten eller miljön och som är enkla att avhjälpas. Att kontrollera en smärre brist på nytt vid enskilt godkännande skulle orsaka extra kostnader, och vore inte ändamålsenligt. En sådan brist kan vara t.ex. att bakre dimljuset är felaktigt placerat.

Ett eventuellt återkallande av ett enskilt godkännande ska göras så snart som möjligt efter det att godkännandet beviljats, av samma orsaker som angetts i 25 §.

I 2 mom. föreskrivs att försummelse att iaktta en uppmaning att avhjälpas smärre brister ska leda till att fordonet inte får användas i trafik.

27 §. Åtgärder med anledning av brister. Paragrafens innehåll motsvarar i huvudsak den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

I 1 mom. föreskrivs om förutsättningarna för hävande av avtal.

I 2 mom. preciseras bestämmelserna i 1 mom. För brister ska ges antingen anmärkningar eller en skriftlig varning. Om dessa inte leder till att bristerna avhjälpas ska Trafiksäkerhetsverket kunna häva avtalet. Med tanke på att godkännandeverksamheten ska vara opartisk ska alla fel som upptäcks i verksamheten föranleda en anmärkning.

28 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

29 §. Erhållande av uppgifter om misstänkta brott. I lagen föreslås en ny bestämmelse enligt vilken den myndighet som utför förundersökning av brott eller åtalsprövning eller fattar beslut om körrätt utan hinder av sekretessbestämmelserna ska få underrätta Trafiksäkerhetsverket om ett sådant misstänkt brott som kan påverka bedömningen av om en beviljare av enskilt godkännande eller en utförare av enskilt godkännande är tillförlitlig för godkännandeverksamhet.

30 §. Tystnadsplikt. Bestämmelserna om tystnadsplikt föreslås motsvara det som föreskrivs i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

5 kap. Särskilda bestämmelser

31 §. Begäran om omprövning och ändringssökande. Bestämmelserna om omprövning och ändringssökande motsvarar i huvudsak den nuvarande lagen om enskilt godkännande. Till skillnad från den nuvarande lagen om enskilt godkännande föreskrivs i 1 mom. inte längre om tidsfristen för omprövningsbegäran eller att anvisningar om hur man begär omprövning ska fogas till beslutet. Dessa bestämmelser ersätts med en hänvisning till förvaltningslagen.

I 2 mom. föreskrivs om överklagande av beslut som Trafiksäkerhetsverket fattat med stöd av 1 mom. I ett beslut som Trafiksäkerhetsverket fattat med anledning av begäran om omprövning eller i ett beslut som verket annars fattat med stöd av denna lag söks ändring på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

32 §. Handräckning. Bestämmelsen om handräckning motsvarar det som föreskrivs i den nuvarande lagen om enskilt godkännande. Till paragrafen fogas för tydlighetens skull ett omnämnande av att handräckning kan begäras även för tillsynen över att de föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen iakttas och inte bara bestämmelserna.

33 §. Hänvisningar till strafflagens straffbestämmelser. Straffbestämmelserna motsvarar innehållet i den nuvarande lagen om enskilt godkännande med undantag för 1 mom., varom en bestämmelse intas i 34 §.

34 §. Tjänsteansvar. I paragrafen föreskrivs om det tjänsteansvar som ska tillämpas vid enskilt godkännande.

Paragrafens 1 mom. motsvarar i stor utsträckning 17 § 1 mom. i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

I 2 mom. föreslås en hänvisning till skadeståndslagen.

35 §. Avgift för enskilt godkännande. Den avgift som tas ut av kunden för enskilt godkännande ska vara fast, och bestämmelser om den utfärdas på förhand genom förordning av kommunikationsministeriet. Avgiften

ska fastställas enligt fordonskategori. Den ska dock inte kunna variera mellan olika områden på samma sätt som serviceersättningen.

Avsikten är att den avgift som tas ut för enskilt godkännande ska täcka den serviceersättning som betalas för enskilt godkännande och Trafiksäkerhetsverkets kostnader för verksamheten.

6 kap. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

36 §. Ikraftträdande. I 1 mom. föreskrivs om lagens ikraftträdande. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2013. Ikraftträdandet avviker från ikraftträdandet av den föreslagna besiktningskoncessionslagen. Att denna lag träder i kraft vid en senare tidpunkt beror på den tid det tar att ordna utbildningen och ingå avtalen.

Den nuvarande lagen om enskilt godkännande träder i kraft den 1 januari 2011. Det har emellertid separat föreslagits att den temporära lagen om enskilt godkännande ändras så att den temporära lagen om enskilt godkännande gäller till utgången av 2012, varvid beviljandet av enskilda godkännanden i enlighet med nuvarande förfarande sköts på de besiktningsställen som utför registreringsbesiktningar till dess att denna lag träder i kraft.

Till dess att lagen träder i kraft ska enskilda godkännanden med stöd av den temporära lagen om enskilt godkännande utföras av besiktningsställen som har registreringsbesiktningsrättigheter.

Enligt 2 mom. upphävs den nuvarande lagen om enskilt godkännande samtidigt som den nya lagen träder i kraft.

37 §. Övergångsbestämmelserna. Övergångsbestämmelserna motsvarar i huvudsak bestämmelserna i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett 3 mom., där det föreskrivs om ett undantag för besiktare med registreringsbesiktningsrättigheter från det krav på vidareutbildning som avses i 14 §. Enskilda godkännanden beviljas för närvarande med stöd av den temporära lagen vid verksamhetsställen som utför registreringsbesiktningar. Förfarandena ändras inte särskilt därför att denna lag träder i kraft, så den nya vidareutbildningen är inte nöd-

vändigt för utförarna av enskilt godkännande. Avsikten är däremot inte att bevilja undantag från den fortbildning som avses i 14 §, utan en person ska genomgå denna utbildning i enlighet med denna lag med de mellanrum som föreskrivs genom förordning av kommunikationsministeriet.

1.3 Lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon

1 §. Lagens syfte. I den paragraf som gäller lagens syfte hänvisas till den nuvarande lagen om enskilt godkännande, som föreslås bli upphävd i samband med denna regeringsproposition. Av denna anledning föreslås att paragrafen ändras så att där hänvisas till den nu föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.

4 §. Beviljare av enskilt godkännande. I den nuvarande paragrafen hänvisas till den gällande besiktningskoncessionslagen, som föreslås bli upphävd i samband med denna regeringsproposition. Av denna anledning föreslås att paragrafen ändras så att där hänvisas till den föreslagna nya lagen om koncession för fordonsbesiktning.

8 a §. Återkallande av enskilt godkännande. I lagen föreslås en ny paragraf om återkallande av enskilt godkännande. Det föreslås att samma paragraf intas som 26 § i den lag om ordnande av enskilt godkännande av fordon som nu föreslås bli antagen. På så vis kan återkallandepraxisen införas redan under giltighetstiden för den temporära lagen om enskilt godkännande.

1.4 Lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten

Enligt propositionen ska det föreskrivas om en tillsynsavgift för besiktningsverksamheten. Avgiften ska betraktas som en sådan skatt som avses i 81 § 1 mom. i grundlagen, inte som en sådan avgift som avses i 81 § 2 mom. i grundlagen. Lagförslaget har utarbetats så att det uppfyller de krav som grundlagen ställer på stiftandet av skattelagar. Bestämmelserna motsvarar i mån av möjlighet lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken (1249/2005).

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Tillämpningsområde. Enligt paragrafen ska till staten tas ut en tillsynsavgift för besiktningsverksamheten för utveckling och övervakning av fordonssäkerheten, besiktningens stödfunktioner, utveckling och övervakning av besiktningen samt förandet av ett register över fordon för besiktningsuppgifter. Den nuvarande avgiften för besiktningsverksamheten ska motsvara de totalkostnader som Trafiksäkerhetsverket har till följd av utvecklandet av besiktningsverksamheten och dess stödfunktioner, tillsynen över besiktningsverksamheten, förande av ett register över fordon för koncessionshavarnas besiktningsuppgifter, uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller samt sådana kostnader för kontrollbesiktningar som Trafiksäkerhetsverket ska ersättas. I fortsättningen ska tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten i huvudsak tas ut för motsvarande uppgifter som avgiften för besiktningsverksamheten tas ut för närvarande, även om bestämmelsens ordalydelse har förenklats något. Dessutom ska tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten täcka utgifterna för färdigställandet och upprätthållandet av de besiktningsserviceregister som avses i 3 § 6 punkten och 26 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen.

2 §. Definitioner. I paragrafen definieras innehavare av besiktningskoncession genom att det hänvisas till den föreslagna besiktningskoncessionslagen. Enligt 2 punkten avses med avgiftsperiod en kalendermånad.

3 §. Betalningsskyldig. I paragrafen föreskrivs att innehavarna av besiktningskoncession är betalningsskyldiga. Även i fortsättningen ska endast innehavare av besiktningskoncession ha rätt att utföra fordonsbesiktningar.

4 §. Behörig myndighet. Uttaget av och tillsynen över tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten ska skötas av Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket ska kunna utfärda föreskrifter om betalningsförfarandet och den bokföring som hänför sig till påförandet av avgiften. Till skillnad från 3 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken ska Trafiksäkerhetsverkets rätt att utfärda föreskrifter för

bokföringens del vara begränsad endast till den bokföring som hänför sig till påförandet av avgiften. Det kan bli aktuellt för verket att utfärda föreskrifter om bokföringen i första hand i en sådan situation där uppgifterna i fordonstrafikens datatjänst av någon exceptionell orsak inte går att använda när tillsynsavgiften påförs.

2 kap. **Påförande och uttag av tillsynsavgift för besiktningsverksamheten**

5 §. Beloppet av och grunderna för avgiften. Tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten ska vara 2,90 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningsstället under avgiftsperioden. Enligt fordonslagen är besiktningsslagen periodiska besiktningar och registrerings-, ändrings- och kontrollbesiktningar. Avgift för besiktningsverksamheten ska också tas ut för efterkontroller. Trafiksäkerhetsverket har uppgifter om utförda besiktningar och efterkontroller, eftersom innehavarna av besiktningskoncession för in uppgifter om dem i fordonstrafikregistret, som förs av Trafiksäkerhetsverket. Införandet av uppgifterna i fordonstrafikregistret är en del av besiktningen. Om uppgifterna inte har förts in i registret är besiktningen i själva verket inte slutförd. Avgiften ska tas ut endast för slutförda besiktningar och efterkontroller, där fordonet antingen har godkänts eller underkänts.

För närvarande betalar innehavarna av besiktningskoncession 2,10 euro i avgift för besiktningsverksamheten för varje besiktning.

6 §. Påförande av avgiften. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket påföra avgiften så snabbt som möjligt efter utgången av varje månad genom att skicka innehavarna av besiktningskoncession en räkning som motsvarar de besiktningar och efterkontroller som de utfört. I princip ska avgiften påföras på grundval av de uppgifter som förts in i fordonstrafikregistret. På grund av eventuella störningar i datasystemet ska man emellertid kunna utnyttja även andra utredningar när avgiften påförs. Innehavarna av besiktningskoncession har t.ex. tillgång till kontrollkorten över besiktningarna, som kan utnyttjas.

Enligt förslaget till 2 mom. ska innehavaren av besiktningskoncession begära att få en räkning av Trafiksäkerhetsverket, om koncessionshavaren inte har fått en räkning före den 15 dagen i kalendermånaden efter avgiftsperioden. Avsikten är att avgiften ska betalas först när räkningen har kommit för att den summa som ska betalas ska vara rätt. På så vis undviker man onödiga återbetalningar av avgifter och betalningsuppmaningar.

7 §. Betalning av avgiften. Avgiften för besiktningsverksamheten ska enligt 1 mom. betalas senast på förfallodagen i räkning som gäller påförandet av avgiften. Betalningstiden efter påförandet ska vara 21 dagar.

Enligt 2 mom. ska en betalningsuppmaning skickas om avgiften inte betalas.

8 §. Betalning efter förfallodagen. I fråga om dröjsmålspåföljder som ska betalas efter förfallodagen hänvisas i 1 mom. till lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995). Även i 8 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken hänvisas till lagen i fråga.

I 2 mom. föreskrivs att dröjsmålspåföljder ska tas ut särskilt.

9 §. Betalningsställen. I fråga om betalningsställen, betalningskostnader, överföring av avgifter som penninginrättningar mottagit till Trafiksäkerhetsverket, ersättningar till penninginrättningar för dataöverföring och dröjsmålsränta på grund av en penninginrättningens försummelse att överföra avgifterna hänvisas till 7, 12 och 14 § i lagen om skatteuppbörd (609/2005). Paragrafen motsvarar 11 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken.

3 kap. **Rättelse, omprövning och ändringssökande**

10 §. Rättelse till den betalningsskyldiges fördel. I paragrafen föreskrivs om rättelse till den betalningsskyldiges fördel. Bestämmelsen motsvarar i sak 12 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken.

11 §. Rättelse till betalningsmottagarens fördel. Paragrafen motsvarar i sak 13 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken. Rättelse ska dock kunna göras oberoende av vem som har orsakat den åtgärd som ligger bakom rättelsen. Exempelvis ett fel som inträffat vid

databehandlingen ska kunna betraktas som en orsak jämförbar med ett räknefel. Avgiften ska då kunna rättas fast felet inte har berott på den betalningsskyldige.

12 §. Begäran om omprövning. Paragrafen om begäran om omprövning motsvarar i sak 14 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken.

13 §. Sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen. Paragrafen om ändringssökande motsvarar i sak delvis 15 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken. Vid riksdagens behandling ändrades den aktuella 15 § så att förutsättningen för överklagande ska vara ett omprövningsförfarande som föregår överklagandet. Till skillnad från tillsynsavgiften för flygtrafiken ska den tillsynsavgift för besiktningsverksamheten som avses i denna lag dock inte överklagas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstolen, utan hos den behöriga förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

14 §. Betalning medan ändringssökande pågår. Paragrafen motsvarar 16 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken.

15 §. Sökande av ändring hos högsta förvaltningsdomstolen. Paragrafen motsvarar 17 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken.

16 §. Ränta på belopp som återbetalas. Paragrafen motsvarar 18 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken.

4 kap. Särskilda bestämmelser

17 §. Informationsskyldighet. Den föreslagna paragrafen motsvarar 20 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken. Sålunda begränsas också informationsskyldigheten till att gälla uppgifter som är nödvändiga för påförandet av och tillsynen över avgifterna. Informationsskyldigheten förbättrar Trafiksäkerhetsverkets möjlighet att övervaka avgiften för besiktningsverksamheten.

18 §. Ikraftträdande. Avsikten är att tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten ska börja tas ut vid ingången av 2012. Skyldigheten att betala den nuvarande avgiften för besiktningsverksamheten upphör med de avgifter som tas ut för december 2011.

1.5 Fordonslagen

3 §. Definitioner. I 27 punkten företas en lagstiftningsteknisk ändring. I 28 punkten föreslås en ny definition av efterkontroll, eftersom bestämmelser om var efterkontroll utförs föreslås ingå i 59 §. För närvarande föreskrivs om efterkontroll och var efterkontroll utförs i fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar i besiktningsförfordningen samt i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar i godkännandeförordningen.

59 §. Besiktningsförrättare. I paragrafen hänvisas till den gällande besiktningskoncessionslagen. Det föreslås att 1 mom. ändras och att ett nytt 2 mom. tas in i paragrafen.

I 1 mom. hänvisas till den föreslagna besiktningskoncessionslagen.

I 2 mom. föreskrivs om var efterkontroll utförs. För närvarande ska efterkontroll utföras på samma besiktningsställe som har underkänt fordonet vid besiktningen. Enligt förslaget när det är fråga om periodisk besiktning eller kontrollbesiktning ska efterkontroll av fordonet utföras på vilket besiktningsstället som helst som är behörigt att besikta ett fordon av den typ som det är fråga om. På så sätt kan kunden besikta sitt fordon t.ex. under semestern på ett ställe som ligger nära den ort där han eller hon tillbringar sin semester eller t.ex. på ett besiktningsställe som utför reparationer, men om han eller hon så vill åka till ett annat besiktningsställe för efterkontroll. Denna möjlighet bidrar till att öka konkurrensen i besiktningsbranschen och minskar eventuella försök att i onödan underkänna fordon vid besiktningen på besiktningsstationer som utför reparationer.

94 §. Anteckning av uppgifter och anmälan av uppgifter till registret. Innehavarna av besiktningskoncession för in uppgifter om besiktningar i fordonstrafikregistret. Det föreslås att paragrafrubriken och paragrafen ändras så att genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om anmälan av uppgifter som gäller besiktningar tillhörande alla besiktningslag och anteckning av dessa uppgifter i fordonstrafikregistret och vid behov i det intyg som ges över registreringen. För närvarande finns ett bemyndigande att utfärda förordning som gäller anteckning av besiktningsuppgifter i fordonstrafikregistret i

27 § i den gällande besiktningskoncessionslagen.

1.6 Lagen om offentlig upphandling

8 §. Undantag från tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling. I paragrafen föreskrivs om de tjänsteupphandlingar där lagen om offentlig upphandling (348/2007) inte behöver tillämpas. Till 1 mom. fogas en ny 9 punkt, där det hänvisas till den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon. Vid upphandling av enskilda godkännandetjänster är det fråga om s.k. avtal om användarrättigheter. Parlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster gäller inte dylika tjänsteupphandlingar, men de allmänna principerna i grundfördraget ska tillämpas på avtalet.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

2.1 Bemyndiganden att utfärda förordning av statsrådet

Enligt 5 § 1 mom. i den föreslagna lagen om koncession för fordonsbesiktning kan genom förordning av statsrådet bestämmas att smärre delar av besiktningsuppgifterna kan skötas även av ett annat kontrollställe än ett besiktningsställe. Enligt nämnda 5 § 4 mom. ska bestämmelser om de villkor som ska ställas för kontrollstället utfärdas genom förordning av statsrådet. De föreslagna bemyndigandena motsvarar bemyndigandena i den gällande besiktningskoncessionslagen.

I 57 § 1 mom. i den föreslagna lagen om besiktningskoncession föreslås ett traditionellt bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning om verkställigheten av lagen. I nämnda 1 mom. föreslås också bemyndigande för statsrådet att föreskriva om den rådgivande utbildningskommission som finns i anslutning till Trafiksäkerhetsverket. Med stöd av det nuvarande bemyndigandet föreskrivs det om kommissionen i förordningen om utbildningskommissionen för besiktningsverksamheten (184/1999).

Det föreslås att bemyndigandet i 94 § i fordonslagen kompletteras. Bemyndigandet för statsrådet ska enligt förslaget i fortsättningen gälla alla besiktningslag och dessutom anteckning av uppgifterna i fordonstrafikregistret.

Avsikten är inte att på grund av de föreslagna lagarna ändra de gällande bestämmelserna med stöd av de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning för statsrådet.

2.2 Bemyndiganden att utfärda förordningar av ministerierna

I 2 § 1 mom. i den föreslagna lagen om koncession för fordonsbesiktningar ges försvarsministeriet bemyndiganden som likar de närvarande att utfärda förordning. I förordningen ska således bestämmas vilka militärfordon som försvarsmaken besiktat själv. I momentet kompletteras dock de nuvarande bemyndigandena så att det genom förordning också ska föreskrivas om krav i anslutning till försvarsmaktens besiktningsställe. I nämnda 2 § 2 mom. kompletteras försvarsmaktens bemyndigande att utfärda förordning med bemyndiganden i anslutning till den vidareutbildning som försvarsmakten ordnar och fordonsinspektörerna.

Enligt 19 § 4 mom. i den föreslagna besiktningskoncessionslagen föreskrivs genom förordning av kommunikationsministeriet om sådant som hänför sig till vidareutbildningen för besiktare och de prov som hänför sig till den och enligt 21 § 2 mom. om den praktiska erfarenhet av besiktningsuppgifter som krävs av den person som svarar för besiktningsverksamheten. I 57 § 2 mom. bemyndigas kommunikationsministeriet dessutom att utfärda förordning. Ministeriet kan utfärda närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av besiktningskoncession och om de handlingar som ska förvaras på besiktningsstället.

Avsikten är inte att i sak ändra de gällande bestämmelserna om besiktningsverksamheten med stöd av de föreslagna bestämmelserna om bemyndigande för kommunikationsministeriet. Vissa bestämmelser som motsvarar bestämmelser som nu föreslås i lagen kommer att upphävas i förordningarna. I förordningarna kommer dessutom att företas

ändringar som i första hand har att göra med sättet att uttrycka saken. Sålunda ändras t.ex. termen tilläggsutbildning till vidareutbildning.

I 14 § 3 mom. i den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon bemyndigas kommunikationsministeriet att föreskriva om den vidareutbildning som behövs för enskilt godkännande och de prov som hänför sig till den. Lagen om ordnande av enskilt godkännande avses träda i kraft vid ingången av 2013. Innan lagen träder i kraft utfärdas en förordning om utbildningen. Avsikten är att utbildningen och proven ska inbegripa särskilt saker som behövs vid godkännandet av fordon.

2.3 Bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter

I 12 § 3 mom. i den föreslagna besiktningskoncessionslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om besiktningsanordningar och besiktningsutrustning, besiktningsställets lokaler samt om de maximala avstånd som tillåts mellan besiktningsställets separata lokaler. Det vore fråga om föreskrifter av teknisk natur. Avsikten med föreskrifterna är inte att ändra nuvarande praxis.

I 18 § i den föreslagna besiktningskoncessionslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov utfärda närmare föreskrifter om lämpliga utbildningsprogram vid yrkeshögskola, specialyrkesexamina och yrkesexamina samt motsvarande examina på teknikernivå. För närvarande finns inga sådana föreskrifter. När det gäller lämpliga utbildningsprogram och motsvarande examina på teknikernivå har det etablerats en praxis som kan läggas till grund när verket vid behov utfärdar föreskrifter. I anslutning till Trafiksäkerhetsverket finns utbildningskommissionen för besiktningsverksamheten med företrädare för Trafiksäkerhetsverket och dessutom arbetsgivarna och arbetstagarna i besiktningsbranschen samt fordons- och verksamhetsbranschen. Kommissionen har på många sätt deltagit i beredningen och utvecklingen av utbildningsfrågor som gäller besiktarna, så den kan för egen del bedöma lämpliga och motsvarande examina för branschen.

Bemyndigandena för Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter i 19 § 4 mom. i den föreslagna besiktningskoncessionslagen gäller frågor av teknisk natur. Det är fråga om grunderna för bedömning och godkännande av de prov som innehavaren av utbildningstillstånd ordnar. Trafiksäkerhetsverket ordnar själv slutprov i anslutning till utbildningen för besiktare, så föreskrifterna ska inte gälla dem.

I 25 § 3 mom. i den föreslagna besiktningskoncessionslagen ges Trafiksäkerhetsverket rätt att vid behov utfärda närmare föreskrifter om de utrymmen samt de anordningar och den utrustning som ska användas vid besiktningar som utförs utanför besiktningsstället. Dessutom ska verket vid behov kunna utfärda närmare föreskrifter om vilka slags fordon som kan besiktas utanför besiktningsstället. Avsikten är inte att utfärda de föreskrifter som avses i nämnda 3 mom. i det första skedet, eftersom verket har etablerad praxis som kan tillämpas i fråga om de saker som bemyndigandena gäller.

Enligt 26 § 3 mom. i den föreslagna besiktningskoncessionslagen utfärdar Trafiksäkerhetsverket närmare tekniska föreskrifter om de uppgifter om de uppgifter som ska anmälas till besiktningsregistreret och om hur anmälan görs till registret. 26 § träder i kraft först ett år efter det att den föreslagna besiktningskoncessionslagen trätt i kraft.

I 10 § 3 mom. och 13 § 3 mom. i den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter. Det föregående bemyndigandet gäller de lokaler som används för enskilt godkännande och enskilt godkännande som utförs utanför lokalerna och det senare lämpliga yrkeshögskoleexamina och examina på teknikernivå. Enligt 3 § i den föreslagna lagen om enskilt godkännande svarar Trafiksäkerhetsverket för enskilt godkännande av fordon. Genom de föreslagna bemyndigandena kan verket för egen del försäkra sig om att verksamheten i anslutning till enskilt godkännande bedrivs på behörigt sätt. Föreskrifter utfärdas vid behov.

Enligt 4 § i den föreslagna lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten kan Trafiksäkerhetsverket utfärda föreskrifter om

betalningsförfarandet och om den bokföring som hänför sig till påförandet av tillsynsavgiften. Enligt nämnda 4 § svarar verket för uttaget av tillsynsavgiften. Föreskrifter utfärdas vid behov.

3 Ikraftträdande

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2012. Tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten ska beaktas när propositionen för statsbudgeten 2012 bereds och behandlas. Tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten börjar tas ut vid ingången av 2012. Dessutom avses lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon träda i kraft vid ingången av 2013.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

4.1 Normgivningsbemyndiganden

I lagförslagen bemyndigas statsrådet, kommunikationsministeriet samt försvarsministeriet att utfärda förordningar. Dessutom bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter. De föreslagna bemyndigandena förklaras i punkt 2 i detaljmotiveringen: Närmare bestämmelser och föreskrifter.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan förutom presidenten även statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen hör till området för lag.

Bemyndiganden i lag har i grundlagsutskottets utlåtandepraxis förenats med krav på att regleringen ska vara exakt och noggrant avgränsad (GrUU 16/2002 rd, s. 2, GrUU 19/2002 rd s. 5, GrUU 1/2004 rd, s. 2 och GrUU 17/2010 rd, s. 2).

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgrän-

sat. Av grundlagen följer dessutom att de frågor som bemyndigandet omfattar ska definieras noggrant.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis konstaterat angående tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen att jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning räcker det för bemyndiganden av detta slag inte med det allmänna kravet på exakt avgränsning, utan de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt i lag. Bemyndigandet skall dessutom enligt grundlagens uttryckliga bestämmelse ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd, s. 3/I och GrUU 16/2002 rd, s. 2/I). Sett ur ett grundlagsperspektiv är andra myndigheters normgivningsrätt ett undantag (GrUB 10/1998 rd, s. 23/II och GrUU 16/2002 rd s. 2/I). I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på myndigheters rätt att utfärda rättsnormer en teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, s. 133/II; se även GrUU 16/2002 rd, s. 2/I och GrUU 19/2002 rd, s. 5/I). Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis behandlat även sådana särskilda skäl som avses i 80 § 2 mom. i grundlagen (GrUU 17/2004 rd, s. 3/II).

Grundlagsutskottet har också upprepade gånger betonat att 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen begränsar direkt tolkningen av bemyndigandena och innehållet i bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av bemyndigandena (GrUU 48/2001 rd, s. 4, GrUU 1/2004 rd, s. 2 och GrUU 19/2006 rd, s. 3).

4.2 Offentliga förvaltningsuppgifter

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte åventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rätts-säkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

Grundlagsutskottet har behandlat anförtroendet av offentliga förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter exempelvis i sina utlå-

tanden GrUU 28/2001 rd, GrUU 2/2002 rd, GrUU 67/2002 rd, GrUU 5/2006 rd, GrUU 11/2006 rd och GrUU 20/2006 rd.

Grundlagsutskottet har betonat att kravet på rättssäkerhet och god förvaltning ska skrivas in i lag när förvaltningsuppgifter förs över på någon annan än en myndighet (GrUB 10/1998 rd, s. 35/II och GrUU 26/2001 rd, s. 5/II). Grundlagsutskottet har också understrukit att kravet på ändamålsenlighet i grundlagens 124 § är en rättslig förutsättning som ska bedömas från fall till fall (GrUU 11/2006 rd, s. 3/I).

Tryggande av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning på det sätt som avses i 124 § i grundlagen innebär att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (GrUU 46/2002 rd s. 10 och GrUU 20/2006, s. 2). Det är inte längre nödvändigt att ta in hänvisningar till allmänna förvaltningslagar i lag. Om man trots allt anser att t.ex. tydligheten kräver det, måste hänvisningen vara omfattande för att en contrariotolkning ska undvikas (GrUU 42/2005 rd). I den föreslagna besiktningskoncessionslagen och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon intas således inte längre hänvisningar till allmänna förvaltningslagar när det gäller besiktningsverksamheten och godkännandeverksamheten.

Besiktningsverksamhet

Enligt den föreslagna lagen om koncession för fordonsbesiktning ska besiktningarna fortfarande skötas av privata besiktningsställen. Vid fordonsbesiktning är det fråga om en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen, eftersom ett fordon vid besiktningen kan godkännas eller underkännas samt föreläggas körförbud.

För att säkerställa rättssäkerheten och god förvaltning ska de allmänna lagarna om god förvaltning tillämpas i besiktningsverksamheten, t.ex. förvaltningslagen, vid periodisk besiktning och kontrollbesiktning dock med vissa undantag som gäller jäv, och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

Den föreslagna besiktningskoncessionslagen innehåller flera metoder att säkerställa rättssäkerheten och god förvaltning i övrigt.

För att säkerställa god förvaltning förutsätts enligt 3 kap. i lagförslaget av besiktningsställen och besiktare grundutbildning, särskild vidareutbildning och övrig sakkännedom om sådant som behövs vid besiktningar. Enligt 54 § i lagförslaget får omprövning i ett beslut som innehavaren av besiktningskoncession fattat i ett besiktningsärende begäras hos Trafiksäkerhetsverket.

I 7 § 1 mom. i lagförslaget ställs krav på innehavaren av besiktningskoncession som säkerställer god förvaltning. Även koncessionshavaren ska uppfylla dessa krav. Enligt nämnda 1 mom. 4 punkten ska den som söker besiktningskoncession som avser periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar organisera sin verksamhet så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningsverksamhet som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen, enligt 5 punkten förutsätts sökanden ha ett kvalitetsledningssystem där de krav som föreskrivs i fråga om besiktningsverksamhet ska beaktas samt enligt 8 och 9 punkten ska sökanden ha tillräckliga lokaler och besiktningssanordningar. Besiktningssanordningarna säkerställer att besiktarens personliga bedömning spelar så liten roll som möjligt i besiktningsverksamheten.

I 23 § föreskrivs om opartiskhet när besiktningsverksamhet bedrivs. Innehavaren av besiktningskoncession ska ordna sin verksamhet så att andra omständigheter än fordonets skick samt bedömning av hur det i övrigt stämmer överens med gällande bestämmelser och föreskrifter inte kan inverka på slutresultatet av besiktningen. Om innehavaren av besiktningskoncession i samband med besiktningen bedriver någon annan verksamhet i anslutning till fordon, såsom service eller reparationer, ska det på besiktningsstället gå att få besiktning som en separat åtgärd som är prissatt för sig. En annan åtgärd som innehavaren av besiktningskoncession eventuellt utför på fordonet, såsom service eller reparation, ska klart särskiljas från besiktning tidsmässigt och även i övrigt.

De grundläggande bestämmelserna om efterkontroll av fordon lyfts upp på lagnivå. På grund av de ändringar som föreslås i fordonslagen ska efterkontroll i fortsättningen kunna utföras på vilket besiktningsställe som helst.

På så vis kan medborgaren i en situation där fordonet underkänts föra fordonet för efterkontroll även till ett annat besiktningställe än det som besiktade och eventuellt reparerade fordonet. Även i övrigt får medborgaren själv avgöra om han vill att periodisk besiktning och reparation eller service på fordonet ska utföras på samma verksamhetsställe.

Enligt 37 § i lagförslaget ska Trafiksäkerhetsverket övervaka besiktningssamheten. Bestämmelser om tillsynen finns i 6 kap. i lagförslaget. Enligt 38 § i lagförslaget ska innehavaren av besiktningsskoncession lämna Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs för tillsynen delvis på eget initiativ och delvis på begäran. På besiktningstillena ska avläggas inspektionsbesök på nuvarande sätt och besiktningssamheten ska övervakas med hjälp av statistik, t.ex. så att man följer felstatistiken. Trafiksäkerhetsverkets nuvarande datasystem erbjuder tillsynen bättre möjligheter än tidigare, så t.ex. inspektionsbesöken kan riktas mot sådana verksamhetstillen där det har förekommit statistiska avvikelser. En ny tillsynsmetod är att Trafiksäkerhetsverket enligt 41 § i lagförslaget kan kontrollera ett fordon på nytt genast efter besiktningen och vid behov bestämma att det ska genomgå kontrollbesiktning. För att övervaka besiktningssamheten ska Trafiksäkerhetsverket också kunna delta i tekniska vägkontroller av fordon som polisen ordnar. Om brister förekommer på ett besiktningställe eller i besiktningarna ska Trafiksäkerhetsverket kunna ge innehavaren av besiktningsskoncession en anmärkning eller varning eller t.o.m. återkalla besiktningsskoncessionen för viss tid eller helt och hållet. Till skillnad från nuläget ska också en besiktare kunna ges en anmärkning eller varning eller så ska besiktaren som yttersta åtgärd förbjudas att utföra besiktningar under en viss tid.

Till skillnad från nuläget ska Trafiksäkerhetsverket enligt 40 § i lagförslaget kunna anlita utomstående tjänsteproducenter för inspektionsbesök på besiktningstillena.

Det är fortfarande ändamålsenligt att låta privata besiktningstillen sköta besiktningssuppgifterna särskilt på grund av den omfattande regionala organisation som uppgiften förutsätter.

Enskilt godkännande

Vid enskilt godkännande av fordon är det fråga om en offentlig förvaltningsuppgift där det verifieras att ett enskilt fordon överensstämmer med de administrativa och tekniska krav som gäller det. Vid enskilt godkännande godkänns ett fordon för användning i trafik. Åtgärden kan jämföras med typgodkännande av fordon, men det är fråga om godkännande av ett enskilt fordon. Ett fordon som beviljats enskilt godkännande i Finland behöver inte längre genomgå registreringsbesiktning när fordonet registreras.

För närvarande beviljas enskilda godkännanden av besiktningstillen som har rätt att utföra registreringsbesiktningar. I fortsättningen, från och med 2013, ska uppgifterna skötas av Trafiksäkerhetsverkets avtalspart, varom föreskrivs i den nuvarande lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon, som nu föreslås bli upphävd och i stället föreslås att en ny lag med samma namn antas.

Det är fortfarande ändamålsenligt att låta privata aktörer sköter uppgifterna i anslutning till enskilt godkännande av fordon. Uppgifterna förutsätter regionalt heltäckande tjänster och sakkännedom om bilbranschen.

För att säkerställa god förvaltning förutsätts enligt den föreslagna lagen att beviljare av enskilt godkännande och utförare av enskilt godkännande har särskild utbildning och annan sakkunskap om sådant som behövs vid enskilt godkännande. Dessutom övervakar Trafiksäkerhetsverket verksamheten för enskilt godkännande. För att säkerställa rättssäkerheten ska enligt 31 § i lagförslaget omprövning få begäras hos Trafiksäkerhetsverket i beslut som gäller enskilt godkännande. I den föreslagna lagen finns också andra bestämmelser som liknar dem i det lagförslag som gäller besiktningsskoncession och som säkerställer rättssäkerhet och god förvaltning i godkännandeverksamheten.

Inspektioner av lokaler

Enligt 40 § i den föreslagna besiktningsskoncessionslagen ska Trafiksäkerhetsverket kunna skaffa privata aktörer som utför inspektioner av lokalerna på besiktningstillen genom att ingå avtal med dem om skötseln

av uppgifterna. Inspektioner av lokaler ska inte få företas i lokaler som används för permanent boende.

De som utför inspektionerna ska rapportera till Trafiksäkerhetsverket och till företrädaren för det verksamhetsställe som varit föremål för inspektion om inspektionerna och de brister som upptäckts vid dem. De som utför inspektionerna fattar inga förvaltningsbeslut och vidtar inte heller några andra åtgärder på grundval av inspektionerna med undantag av att de avger rapporten.

För att trygga god förvaltning ska de avtalsparter och inspektörer som utför inspektionerna enligt lagen besitta den yrkesskicklighet som behövs för inspektionsuppgifterna. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket vara skyldigt att övervaka utförandet av inspektionerna.

Det är ändamålsenligt att låta utomstående utföra inspektionerna av lokaler eftersom Trafiksäkerhetsverket inte har någon regional organisation som är insatt i fordonsfrågor och besiktning. De inspektionstjänster som behövs ska upphandlas med tillämpning av de allmänna upphandlingsbestämmelserna, vilket kan minska kostnaderna för inspektionerna. Trafiksäkerhetsverkets knappa personalresurser kan användas bättre för annan tillsyn över besiktningsverksamheten i stället för inspektioner av lokaler.

4.3 Skattebestämmelser

I 81 § i grundlagen föreskrivs om statliga skatter och avgifter. Enligt 1 mom. bestäms om statsskatt genom lag, som ska innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättsskydd. Bestämmelser om avgifterna samt de allmänna grunderna för storleken av avgifter för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet utfärdas enligt 81 § 2 mom. i grundlagen genom lag.

Det föreslås att den avgift för besiktningsverksamheten som avses i 24 a § i den gällande besiktningslagen ändras till en tillsynsavgift för besiktningsverksamheten, som det bestäms om i den föreslagna lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten.

Den centrala skillnaden mellan statliga skatter och avgifter har med avseende på 81 § i grundlagen ansetts vara en avgift utgör vederlag för något (RP 1/1998 rd, s. 134–135). Grundlagsutskottet har behandlat skatter och avgifter t.ex. i sina utlåtanden GrUU 61/2002 rd, s. 5/II, GrUU 47/2005 rd och GrUU 49/2006 rd.

Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att ju större skillnaden mellan avgiften och kostnaderna för en prestation inte minst i anknytning till ett offentligt rättsligt uppdrag är, desto närmare ligger det till hands att betrakta betalningen som en konstitutionell skatt. Det kan också spela en viss roll om det är frivilligt eller obligatoriskt att ta emot betalningen. Det tyder på en skatt om det inte går att tacka nej till betalningar som det finns en skyldighet att betala och skyldigheten direkt med stöd av lag rör rättssubjekt som uppfyller vissa rekvisit (GrUU 46/2004 rd, s. 3/1 och GrUU 47/2005 rd).

Lagförslaget som gäller tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten motsvarar i mån av möjlighet lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken, som stiftades med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 47/2005 rd, s. 3 och 4). Tillsynsavgiften sågs som en konstitutionell skatt.

Varje besiktningsställe ska enligt 3 och 5 § i lagförslaget vara skyldigt att betala tillsynsavgift för besiktningsverksamheten för varje besiktning som utförs på besiktningsstället. Avsikten är att de avgifter som tas ut i sin helhet ska täcka Trafiksäkerhetsverkets kostnader för de åtgärder som avses i 1 § i lagförslaget och som förklaras närmare i motiveringen till nämnda paragraf.

4.4 Bedömning av lagstiftningsordningen

Normgivningsbemyndiganden

I de föreslagna bemyndigandena har beaktats grundlagsutskottets tolkningspraxis gällande normgivningsbemyndiganden, så bemyndigandena står inte i konflikt med 80 § i grundlagen. I de bemyndiganden som föreslås för statsrådet och ministerierna är det fråga om sådana saker som enligt grundlagen inte behöver bestämmas genom lag. I dessa

bemyndiganden är det i huvudsak också fråga om att utfärda mera ingående bestämmelser än lag.

Ur grundlagsperspektiv är det exceptionellt att andra myndigheter utfärdar rättsnormer. I de bemyndiganden att utfärda föreskrifter som föreslås för Trafiksäkerhetsverket är det fråga om saker av teknisk natur. Med beaktande av att Trafiksäkerhetsverkets bransch hänförs till fordon finns det sådana särskilda skäl som avses i grundlagen och som gör att de bemyndiganden att utfärda föreskrifter som föreslås för verket är i harmoni med 80 § 2 mom. i grundlagen.

Offentliga förvaltningsuppgifter

På grund av det som sägs ovan i punkt 4.2 är det ändamålsenligt att låta privata sköta sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. Det är inte fråga om utövande av någon betydande offentlig makt i uppgifterna. På grund av de bestämmelser som föreslås i lagarna och de allmän-

na lagar som i övrigt ska tillämpas iakttas rättssäkerhet och principerna för god förvaltning när uppgifterna utförs.

Skattebestämmelser

Tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten ska på grund av det som sägs ovan betraktas som en sådan skatt som avses i 81 § 1 mom. i grundlagen. Den föreslagna lagen innehåller bestämmelser om skatteskyldighet och skattens storlek samt om den skattskyldiges rättsskydd, så lagförslaget om tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten uppfyller de krav som ställs på stiftande av skattelag i nämnda 1 mom.

Med stöd av vad som anförts ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag**om koncession för fordonsbesiktning**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på koncession för fordonsbesiktning samt på idkande av besiktningsverksamhet.

Bestämmelser om beviljare av typgodkännande av fordon och enskilt godkännande av fordon utfärdas särskilt.

2 §

Tillämpning av lagen inom försvarsmakten

Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka militärfordon som ska besiktas vid ett i denna lag avsett besiktningsställe och vilka militärfordon som försvarsmakten själv besiktar, samt om övriga krav på besiktning som utförs av försvarsmakten och på besiktningsstället.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas på kraven på grundutbildning för fordonsinspektörer som utför besiktningar inom försvarsmakten och på fordonsinspektörernas tillförlitlighet. Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om den vidareutbildning som försvarsmakten ger och som

krävs av försvarsmaktens fordonsinspektörer samt om klassificeringen och giltigheten i fråga om inspektörsrättigheter som beviljas inom försvarsmakten.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *besiktning* i fordonslagen (1090/2002) avsedda besiktningar av fordon,

2) *person som svarar för besiktningsverksamheten* den som säkerställer att besiktningarna utförs korrekt på besiktningsstället,

3) *besiktare* en person som har rätt att utföra besiktningar,

4) *lätta fordon* fordon i kategori M₁ med en totalmassa av högst 3,5 ton, fordon i kategori N₁, L, O₁ och O₂ samt terrängfordon,

5) *tunga fordon* fordon i kategori M₁ med en totalmassa som är större än 3,5 ton, fordon i kategori N₂, N₃, M₂, M₃, O₃, O₄, T och C samt trafiktraktorer och motorredskap,

6) *besiktningsserviceregistret* ett offentlig register som Trafiksäkerhetsverket för med hjälp av automatisk databehandling över innehavare av besiktningskoncession och över ärenden i anslutning till deras besiktnings-tjänster.

Bestämmelser om de fordonskategorier som avses i 1 mom. 4 och 5 punkten finns i fordonslagen.

2 kap.

Besiktningsskoncession

4 §

Koncessionskrav

Besiktningsskoncession får bedrivas endast av den som har beviljats besiktningsskoncession enligt denna lag, om inte något annat följer av 5 §.

5 §

Delar av en besiktning som kan utföras utan besiktningsskoncession

Genom förordning av statsrådet kan bestämmas att smärre delar av besiktningsskoncessionerna, såsom kontroll av avgasutsläpp, bromssystem, dragkopplingar och hastighetsbegränsare, kan utföras även av någon annan än den som har beviljats besiktningsskoncession (*kontrollställe*). Ett kontrollställe ska till sitt förfogande ha nödvändiga lokaler, tillräckliga kontrollanordningar samt kompetent och sakkunnig personal för uppgiften.

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över kontrollställena och kan ge dem en anmärkning eller skriftlig varning, om

- 1) kontrollstället inte har tillgång till nödvändiga lokaler,
- 2) kontrollstället inte har tillgång till tillräckliga kontrollanordningar,
- 3) underhållet av kontrollanordningarna eller kontrollen av mätningarnas exakthet har försumrats, eller
- 4) kontrollerna inte har utförts på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket kan bestämma att de kontroller som utförs vid ett kontrollställe inte godkänns, om de brister eller försummelser som avses i 2 mom. fortfarande förekommer trots en skriftlig varning.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på kontrollställena och om tillsyn över verksamheten utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet bestäms också om de intyg som ska utfärdas över utförda uppgifter och om intygens gilt-

tighet. Bestämmelser om tjänsteansvar finns i 53 §.

6 §

Besiktningsskoncession

Besiktningsskoncession beviljas på ansökan för utförande av besiktningar enligt besiktningsslag för ett eller flera koncessionsslag som följer:

- 1) periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon,
- 2) periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon,
- 3) periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av lätta fordon,
- 4) periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av tunga fordon.

7 §

Förutsättningar för beviljande av besiktningsskoncession

För att besiktningsskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar ska kunna beviljas krävs att

- 1) sökanden har rätt att idka näring i Finland,
- 2) sökanden inte är försatt i konkurs och om sökanden är en fysisk person, att han eller hon är myndig och att hans eller hennes handlingsbehörighet inte har begränsats,
- 3) sökanden är tillförlitlig,
- 4) sökandens verksamhet är ordnad så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningsskoncession som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen,
- 5) sökanden förmår säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på verksamheten och sökanden har ett kvalitetsledningssystem certifierat enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008 eller en nyare motsvarande standard som gäller krav på kvalitetsledningssystem; i kvalitetsledningssystemet ska beaktas de krav som ställs på besiktningsskoncession,
- 6) sökanden har en myndig, tillförlitlig och yrkesskicklig person som svarar för besikt-

ningsverksamheten, som inte är försatt i konkurs och vars handlingsbehörighet inte har begränsats,

7) sökandens besiktare är tillförlitliga och yrkesskickliga,

8) sökanden har tillräckliga lokaler där besiktningarna utförs,

9) sökanden har besiktningsskyltar och utrustning med vilka besiktning kan utföras på behörigt sätt i enlighet med bestämmelserna i 12 § 2 mom.,

10) sökanden har ändamålsenliga förbindelser till fordonstrafikregistret,

11) sökanden förmår sörja för ett behörigt dataskydd,

12) sökanden har en ansvarsförsäkring där försäkringsbeloppet med beaktande av besiktningens verksamhets art och omfattning bedöms räcka till för att ersätta skador som besiktningens verksamheten eventuellt orsakar fordon och som till övriga villkor motsvarar normal försäkringspraxis i branschen.

I 1 mom. 1—3 och 5—12 punkten föreskrivs om villkoren för beviljande av besiktningsskyltar som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Dessutom krävs det att den som söker koncession är oberoende.

Som den person som svarar för besiktningens verksamheten kan samma person av skärskilda skäl godkännas för flera än ett besiktningsskyltar, om han eller hon faktiskt kan svara för sina uppgifter. Som särskilda skäl kan åtminstone betraktas korta öppettider på besiktningsskyltar och att det fordonsbestånd som omfattas av besiktningsskyldighet är litet i regionen.

Besiktningsskyltar beviljas inte om det av ansökan eller omständigheterna i övrigt framgår att arrangemang som hänför sig till ansökan har vidtagits för att kringgå bestämmelserna om villkoren för besiktningsskyltar.

8 §

Exceptionella förutsättningar för koncession för besiktning av tunga fordon

Om utbudet av tjänster för besiktning av tunga fordon är bristfälligt i regionen ska Trafiksäkerhetsverket bevilja besiktningsskyltar

koncession för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon åt en sökande vars lokaler eller anordningar på besiktningsskyltar till smärre delar inte uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den.

Vid bedömningen av om utbudet av besiktningsskyltar är bristfälligt ska åtminstone beaktas avståndet mellan det planerade besiktningsskyltar och ett besiktningsskyltar för tunga fordon enligt 6 § som uppfyller alla krav, arten av de resor som normalt företas i regionen när ärenden ska skötas samt antalet tunga fordon som omfattas av besiktningsskyldighet.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla en besiktningsskyltar enligt denna paragraf, om besiktningsskyltar beviljas enligt 6 § för ett besiktningsskyltar för tunga fordon i regionen som uppfyller alla krav, om inte lokalerna och anordningarna på besiktningsskyltar försätts i sådant skick att de uppfyller alla krav. Verksamheten enligt den återkallade koncessionen ska upphöra senast ett år efter det att ett besiktningsskyltar för tunga fordon enligt 6 § har inlett sin verksamhet i regionen.

9 §

Bedömning av sökandens tillförlitlighet

Den som söker besiktningsskyltar anses tillförlitlig, om sökanden eller en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform, en medlem eller ersättare i dess styrelse eller förvaltningsråd, verkställande direktören, en bolagsman eller en person i någon annan nominerande ställning inte är underkastad näringsförbud eller under de senaste fem åren varit underkastad näringsförbud. En ovan avsedd sökande eller person betraktas dock inte som tillförlitlig om han eller hon

1) under de tio senaste åren har dömts till ett minst två år långt fängelsestraff,

2) under de fem senaste åren har dömts till straff för grov överträdelse av bestämmelserna om besiktning, registrering eller beskattning av fordon eller bestämmelserna om bokföring eller ekonomiförvaltning eller till ett fängelsestraff som är över sex månader men under två år för något annat brott som anses

visa att personen eller bolaget i fråga är uppenbart olämpligt att bedriva besiktningsverksamhet, eller

3) under de tre senaste åren har dömts till ett högst sex månader långt fängelsestraff eller upprepade gånger till bötesstraff för brott som anses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktningsverksamhet.

En sökande eller person som avses i 1 mom. betraktas inte heller som tillförlitlig

1) under tiden för åtal för brott eller de undersökningar som detta förutsätter, om de kan inverka på personens förutsättningar att sköta sina uppgifter,

2) under högst fem år på grund av tidigare verksamhet, om sökanden eller personen genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningskoncession med stöd av 43 § 2 och 3 mom., eller

3) om det under de senaste fem åren på grund av sökandens eller personens verksamhet upprepade gånger har meddelats anmärkningar eller skriftliga varningar som hänförs till bedrivandet av besiktningsverksamhet eller om personen med stöd av 44 § har förbjudits att utföra besiktningar.

10 §

Beslut om sökandens tillförlitlighet

Trafiksäkerhetsverket beslutar särskilt på begäran av personen i fråga eller den som söker besiktningskoncession eller annars vid behov om huruvida en sökande eller en person som avses i 9 § ska anses tillförlitlig.

11 §

Bedömning av sökandens oberoende

Den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar anses oberoende, om sökanden eller en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform, en medlem eller ersättare i dess styrelse eller förvaltningsråd, verkställande direktören, en bolagsman eller en person i någon annan dominerande ställning inte bedriver eller står i kommersiellt,

ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver

1) tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon,

2) skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet, eller

3) tillståndspliktig trafik.

Den som söker besiktningskoncession enligt 1 mom. får inte heller stå i beroendeförhållande till organisationer som bildats av dem som bedriver verksamhet som avses i 1 mom.

Som sådant beroendeförhållande som avses i 1 och 2 mom. anses inte

1) att de som bedriver sådan verksamhet som avses i nämnda moment hyr eller hyr ut lokaler och anordningar som behövs vid tillståndspliktig verksamhet, och inte

2) verksamhet som en i fordonslagen avsedd godkänd sakkunnig eller teknisk tjänst.

12 §

Besiktningsställets lokaler och besiktningsanordningar

Som tillräckliga lokaler betraktas sådana lokaler där besiktningar kan utföras på behörigt sätt och oberoende av vädret. Besiktningsställets lokaler ska vara belägna nära varandra.

Besiktningar kan utföras på behörigt sätt i enlighet med 7 § 1 mom. 9 punkten om det på besiktningsstället finns anordningar och utrustning för i besiktningskoncessionen avsedda besiktningar vilka lämpar sig för kontroll av alla fordon som ska besiktas.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om besiktningsanordningar och besiktningsutrustning, besiktningsställets lokaler samt om de maximala tillåtna avstånden mellan besiktningsställets separata lokaler. När föreskrifter om avstånd meddelas ska synpunkter på kundtjänsten samt möjligheten för den som svarar för besiktningsverksamheten att svara för verksamheten på besiktningsstället beaktas.

13 §

Ansökan om besiktningskoncession

Besiktningsskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas

1) utdrag ur handelsregistret eller någon annan motsvarande utredning samt utredning om ägandeförhållandena, om sökandens verksamhet bedrivs i bolagsform,

2) uppgift om vilken i 6 § avsedd koncession som söks,

3) uppgift om den plats där verksamheten kommer att bedrivas,

4) en utredning om hur sökanden säkerställer att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och en utredning om certifiering av kvalitetsledningssystemet i enlighet med den standard som nämns i 7 § 1 mom. 5 punkten,

5) uppgift om den person som svarar för besiktningssverksamheten,

6) en utredning om hur sökanden ämnar ordna anslutningen till fordonstrafikregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet är ordnat på behörigt sätt,

7) en utredning om hur lokaler, anordningar samt den person som svarar för besiktningssverksamheten, besiktarna och de personer som avses i 9 § uppfyller kraven på den verksamhet som ansökan avser,

8) en utredning om ansvarsförsäkringen,

9) en uppskattning av den tidpunkt då besiktningssverksamheten inleds.

Den som söker besiktningsskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar och som bedriver tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon, skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet eller tillståndspliktig trafik ska visa hur verksamheten är ordnad så att den övriga verksamhet som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Den som söker besiktningsskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar ska förete en utredning om att sökanden uppfyller kraven på oberoende i 11 §.

Om den som söker besiktningsskoncession har en gällande koncession, behöver till ansökan inte fogas de utredningar enligt 1 mom. som har lämnats till tillståndsmyndigheten i samband med föregående ansökan eller för tillsyn och om uppgifterna i handlingarna fortfarande stämmer.

14 §

Beviljande av besiktningsskoncession

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja besiktningsskoncession om sökanden uppfyller kraven i 7—12 § och lämnar de utredningar som avses i 13 §.

Besiktningsskoncession beviljas efter det att Trafiksäkerhetsverket på besiktningssället har kontrollerat att besiktningssällets lokaler och anordningar uppfyller kraven samt att övriga krav för beviljande av koncession är uppfyllda.

Koncession beviljas för ett bestämt besiktningssälle.

3 kap.

Tillförlitlighet och yrkesskicklighet i fråga om den person som svarar för besiktningssverksamheten samt besiktarna

15 §

Tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningssverksamheten samt besiktarna

Den person som svarar för besiktningssverksamheten samt besiktarna ska vara tillförlitliga.

En person som avses i 1 mom. anses inte vara tillförlitlig om han eller hon

1) under de tio senaste åren har dömts till ett minst två år långt fängelsestraff,

2) under de fem senaste åren har dömts till straff för grov överträdelse av bestämmelserna om besiktning, registrering eller beskattning av fordon eller till ett fängelsestraff som är över sex månader men under två år för något annat brott som anses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktningssverksamhet,

3) under de tre senaste åren har dömts till ett högst sex månader långt fängelsestraff för brott som anses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att utföra besiktningssuppgifter,

4) under de tre senaste åren upprepade gånger har dömts till bötesstraff för andra trafikbrott än trafikförseelser.

En person som avses i 1 mom. anses inte heller vara tillförlitlig

1) under tiden för åtal för brott eller de undersökningar som detta förutsätter, om de kan inverka på personens förutsättningar att sköta sina uppgifter,

2) om han eller hon har dömts till eller meddelats körförbud, och körförbudet inte har upphört,

3) under högst fem år, om han eller hon genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningskoncessionen med stöd av 43 § 3 mom., eller

4) om det under de senaste fem åren på grund av personens verksamhet upprepade gånger har meddelats anmärkningar eller skriftliga varningar som hänför sig till bedrivandet av besiktningsverksamhet med stöd av 44 § eller han eller hon med stöd av 44 § har förbjudits att utföra besiktningar.

16 §

Beslut om tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningsverksamheten samt besiktarna

Trafiksäkerhetsverket kan på begäran av den saken gäller eller annars vid behov särskilt besluta om huruvida en besiktare och den person som svarar för besiktningsverksamheten ska anses vara tillförlitlig. Den som dömts till bötesstraff anses olämplig för högst sex månader.

Bestämmelser om tjänsteansvar för den som svarar för besiktningsverksamheten och för besiktare finns i 53 §.

17 §

Krav på besiktares yrkesskicklighet

Av besiktare krävs grundutbildning och vidareutbildning. Vidareutbildningen består av utbildning för periodisk besiktning samt praktik i anslutning till utbildningen, specialutbildning samt periodiskt återkommande fortbildning.

Av besiktare krävs dessutom för branschen lämplig verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av fordon samt praktisk erfarenhet av besiktningsuppgifter i anslutning till vidareutbildningen.

Bestämmelser om grundutbildning finns i 18 § och om vidareutbildning i 19 §.

18 §

Grundutbildning för besiktare

Av en besiktare som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar förutsätts som grundutbildning minst

1) vid yrkeshögskola avlagd ingenjörsexamen inom teknik och kommunikation (YH), som har avlagts inom utbildningsprogrammet för bilteknik eller något annat lämpligt utbildningsprogram,

2) specialyrkesexamen enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) och som lämpar sig för besiktningsverksamhet, eller

3) yrkesexamen som avses i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning och som lämpar sig för besiktningsverksamhet.

Av en besiktare som utför andra besiktningar än periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar förutsätts som grundutbildning minst sådan utbildning som avses i 1 mom. 1 eller 2 punkten.

Examen vid biltekniska studielinjen vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande examen på teknikernivå anses uppfylla kravet på grundutbildning enligt 1 och 2 mom.

Efter att ha hört undervisnings- och kulturministeriet och Utbildningsstyrelsen meddelar Trafiksäkerhetsverket vid behov närmare föreskrifter om vilka

1) utbildningsprogram som anses som sådana andra lämpliga utbildningsprogram som avses i 1 mom. 1 punkten,

2) specialyrkesexamina som anses som sådana lämpliga specialyrkesexamina som avses i 1 mom. 2 punkten,

3) yrkesexamina som anses som sådana lämpliga yrkesexamina som avses i 1 mom. 3 punkten,

4) examina på teknikernivå som anses som motsvarande examina på teknikernivå på det sätt som avses i 3 mom.

19 §

Vidareutbildning för besiktare

Av en besiktare förutsätts som vidareutbildning sådan utbildning i periodisk besiktning för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon och tunga fordon som motsvarar personens besiktningsuppgifter samt fortbildning som är avsedd att upprätthålla yrkesskickligheten. Av besiktare som utför omfattande kontroller av bromsarna på tunga fordon samt registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar förutsätts som vidareutbildning även specialutbildning som motsvarar besiktningsuppgifterna.

Inträdeskravet till utbildningsperioden för lätta fordon i den utbildning i periodisk besiktning som avses i 1 mom. är verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av fordonsbranschen. Utöver bilingenjörstudier i yrkeshögskola förutsätts sex månader sådan erfarenhet, utöver andra lämpliga ingenjörstudier vid en yrkeshögskola tolv månader samt utöver specialyrkesexamen eller yrkesexamen tre år.

Inträdeskravet till utbildning i periodisk besiktning av tunga fordon enligt 1 mom. är sex månaders erfarenhet av periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon, till specialutbildning i omfattande kontroll av bromsarna på tunga fordon utbildning i periodisk besiktning av tunga fordon samt till specialutbildning i registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning sex månaders praktisk erfarenhet av periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av fordon som motsvarar besiktningsuppgifterna.

Närmare bestämmelser om vidareutbildning utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas dessutom bestämmelser om de prov som ansluter sig till vidareutbildningen och om det betyg som ges över proven. Trafiksäkerhetsverket meddelar dock vid behov föreskrifter om grunderna för bedömning och godkännande av de prov som ansluter sig till vidareutbildningen.

20 §

Undantag från kravet på grundutbildning

En person uppfyller kravet på grundutbildning för besiktare enligt 18 §, om han eller hon har fullgjort grundstudier i bilteknik inom utbildningsprogrammet för bilingenjörsexamen inom teknik och kommunikation (YH) vid yrkeshögskola eller grundstudier i yrkesämnen inom utbildningsprogrammet för någon annan lämplig ingenjörsexamen (YH). Undantaget gäller 2 år efter avläggandet av det slutprov som ansluter sig till utbildningen i periodisk besiktning av lätta fordon.

21 §

Krav på yrkesskicklighet för den person som svarar för besiktningsverksamheten

På den person som svarar för besiktningsverksamheten ställs följande krav i enlighet med de besiktningsrättigheter som besiktningsstället har:

- 1) i 17—19 § avsedd utbildning, och
- 2) tillräcklig praktisk erfarenhet av besiktningsuppgifter.

Närmare bestämmelser om den praktiska erfarenhet som krävs av den person som svarar för besiktningsverksamheten utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

4 kap.

Allmänna krav på besiktningar

22 §

Inledande av verksamhet enligt besiktningskoncessionen

Den besiktningsverksamhet som besiktningskoncessionen avser ska inledas inom sex månader efter det att besiktningskoncessionen beviljades. Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl förlänga tidsfristen på ansökan.

23 §

Opartiskhet

Innehavaren av besiktningskoncession är skyldig att i enlighet med bestämmelser samt sin besiktningskoncession ta emot och utföra besiktningen av varje kunds fordon, om kunden önskar det. Besiktningar av fordon ska utföras oberoende av fordonets märke, modell, tidpunkten för ibruktagande och andra motsvarande omständigheter.

Innehavaren av besiktningskoncession och besiktningsstället ska ordna sin verksamhet så att andra omständigheter än bedömning av fordonets skick och av hur det i övrigt stämmer överens med gällande bestämmelser och föreskrifter inte kan inverka på slutresultatet av besiktningen.

Om innehavaren av besiktningskoncession marknadsför eller erbjuder besiktningar i kombination med någon annan åtgärd som riktar sig mot fordonet, såsom service eller reparation, ska det på besiktningsstället gå att få besiktning som en separat åtgärd som är prissatt för sig. Besiktning och någon annan åtgärd som innehavaren av besiktningskoncession eventuellt utför på fordonet, såsom service eller reparation, ska klart särskiljas från varandra tidsmässigt och även i övrigt.

I språklagen (423/2003) finns bestämmelser om de skyldigheter i fråga om språklig service som innehavarna av besiktningskoncession har.

24 §

Undantag från förvaltningslagens jävskrav vid besiktning

Med avvikelse från bestämmelserna om jäv i förvaltningslagen (434/2003) får en besiktare utföra periodisk besiktning eller kontrollbesiktning av ett fordon fast hans eller hennes arbetsgivare har haft eller har ett anställningsförhållande eller uppdragsförhållande som har gällt eller gäller samma fordon.

25 §

Utförande av besiktning utanför besiktningsstället

Innehavaren av besiktningskoncession får i utrymmen utanför besiktningsställets lokaler besikta sådana fordon som det på grund av mått, massor eller andra egenskaper som avviker från de värden som är allmänt tillåtna i vägtrafiken inte är möjligt att besikta i besiktningsställets lokaler eller som det annars är oändamålsenligt att besikta i besiktningsställets ordinarie lokaler. Utrymmen utanför besiktningsstället samt de anordningar och den utrustning som används vid besiktningen ska i den omfattning som besiktningarna kräver motsvara de krav på det ordinarie besiktningsställets lokaler, anordningar och utrustning som föreskrivs i denna lag och med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket kan i undantagsfall ge innehavaren av besiktningskoncession tillstånd att tills vidare besikta även andra fordon än sådana som avses i 1 mom. i utrymmen utanför besiktningsstället som verket godkänt. En förutsättning för att tillstånd ska beviljas är att det på grund av det stora antalet fordon, trafiksäkerheten, miljöomständigheter eller någon annan motsvarande orsak är oändamålsenligt att förflytta fordonen till besiktningsstället. En ytterligare förutsättning för beviljande av tillstånd är att utrymmena utanför besiktningsstället samt de anordningar och den utrustning som används vid besiktningen i den omfattning som besiktningarna kräver motsvarar de krav på det ordinarie besiktningsställets lokaler, anordningar och utrustning som föreskrivs i denna lag och med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov meddela närmare föreskrifter om de utrymmen samt de anordningar och den utrustning som ska användas för besiktningar enligt 1 och 2 mom. samt om vilka slags fordon som kan besiktas utanför besiktningsstället enligt 1 och 2 mom.

26 §

Anmälan av serviceuppgifter och besiktningsspriser till besiktningsserviceregistret

Innehavaren av besiktningskoncession ska genom direkt anslutning i besiktningsserviceregistret föra in

1) besiktningsställets namn, läge och kontaktuppgifter,

2) de betjäningstider enligt besiktningsslag då allmänheten kan få besiktningstjänster på besiktningsstället,

3) uppgifter om de besiktningstjänster som erbjuds och de avgifter som allmänt tas ut för dem enligt fordonskategori och besiktningsslag.

Trafiksäkerhetsverket har av särskilda skäl rätt att ändra de uppgifter som anmälts till besiktningsregistreret, om verket upptäcker fel eller brister i dem. Innan verket ändrar uppgifter som registrerats i besiktningsregistreret, ska innehavaren av besiktningskoncession ges tillfälle att bli hörd.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om de uppgifter som ska anmälas till besiktningsregistreret och om hur anmälan görs till registret.

27 §

Förvaring av besiktningshandlingar

Trafiksäkerhetsverket ska förvara intyg och övriga handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Besiktningsstället ska sända dessa intyg och övriga handlingar till Trafiksäkerhetsverket för förvaring så snart som möjligt efter avslutad besiktning. Trafiksäkerhetsverket får trots sekretessbestämmelserna med hjälp av en teknisk anslutning lämna ut sådana intyg och handlingar samt andra handlingar som behövs för besiktningsverksamhet till besiktningsställena för besiktningsverksamhet.

Andra handlingar som gäller besiktning än de som avses i 1 mom. förvaras på besiktningsstället. Handlingar som gäller periodisk besiktning och kontrollintyg förvaras minst två år och övriga handlingar minst 15 år.

28 §

Upphörande av besiktningsverksamheten

Avbryts eller upphör verksamheten vid ett besiktningsställe ska innehavaren av besiktningskoncession på Trafiksäkerhetsverkets begäran tillstålla verket de handlingar och blanketter som direkt ansluter sig till utfö-

rande av besiktning. På dessa handlingar tillämpas i övrigt 27 §.

5 kap.

Tillstånd för vidareutbildning

29 §

Anordnare av vidareutbildning

Den som ger personer som svarar för besiktningsverksamheten och besiktare vidareutbildning ska ha av Trafiksäkerhetsverket beviljat tillstånd att ge vidareutbildning. Trafiksäkerhetsverket beviljar också tillstånd att ordna enskild fortbildning. På den som ordnar en sådan utbildning tillämpas det som i denna lag och med stöd av den bestäms om den som söker utbildningstillstånd och om beviljande av utbildningstillstånd.

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ge specialutbildning och fortbildning.

30 §

Förutsättningar för beviljande av vidareutbildningstillstånd

Utbildningstillstånd beviljas en sökande, om

1) sökanden har rätt att idka näring i Finland,

2) sökanden inte är försatt i konkurs och, om sökanden är en fysisk person, att han eller hon är myndig och att hans eller hennes handlingsbehörighet inte har begränsats,

3) sökanden har en myndig och sakkunnig person, som inte är försatt i konkurs och vars handlingsbehörighet inte har begränsats, som svarar för utbildningsverksamheten,

4) sökanden förfogar över tillräcklig och yrkesskicklig undervisningspersonal som är förtrogen med besiktningsverksamhet,

5) sökanden förfogar över tillräckliga och för ändamålet lämpliga lokaler,

6) sökanden förfogar över nödvändiga läromedel och nödvändig utrustning,

7) sökanden har ett detaljerat utbildningsprogram av vilket framgår undervisningsämenen, tidtabeller och planerade undervisningsmetoder.

31 §

Ansökan om vidareutbildningstillstånd

Utbildningstillstånd söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas

1) en utredning om i vilken omfattning utbildningsrätt söks,

2) uppgift om den person som svarar för utbildningsverksamheten samt dennes utbildning och erfarenhet i anslutning till besiktningsverksamhet,

3) en utredning om den huvudsakliga undervisningspersonalens yrkesskicklighet,

4) en utredning om studiematerialet,

5) ett detaljerat utbildningsprogram av vilket framgår undervisningsämnena, tidtabellen för dem samt undervisningsmetoderna,

6) uppgifter om de platser där utbildningen i huvudsak ges, samt en utredning om möjligheterna att få den praktik som krävs och om de praktiska arrangemangen för skriftliga prov,

7) en bedömning av när utbildningsverksamheten ska inledas.

På trafiksäkerhetsverkets begäran ska den som söker tillstånd för verket visa upp allt studiematerial som ska användas i utbildningen för verket.

Om den som söker vidareutbildningstillstånd har ett giltigt vidareutbildningstillstånd, behöver de utredningar enligt 1 mom. som har tillställts tillståndsmyndigheten i samband med föregående ansökan eller för tillsyn inte fogas till ansökan, om uppgifterna i handlingarna fortfarande stämmer.

32 §

Beviljande av vidareutbildningstillstånd

Trafiksäkerhetsverket beviljar en sökande vidareutbildningstillstånd, om sökanden uppfyller kraven i 30 § och lämnar de utredningar som nämns i 31 §.

33 §

Prov i anslutning till vidareutbildningen och förvaringen av handlingar som gäller dem

Trafiksäkerhetsverket ordnar slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning och utbildningsanordnaren övriga prov i anslutning till vidareutbildningen.

Den som ordnar prov i anslutning till vidareutbildningen förvarar provhandlingarna fem år och uppgifterna om provresultaten tio år.

34 §

Opartiskt tillhandahållande av vidareutbildning

En innehavare av utbildningstillstånd är skyldig att opartiskt erbjuda alla personer som uppfyller kravet på grundutbildning den vidareutbildning som innehavaren ordnar.

I språklagen finns bestämmelser om de skyldigheter i fråga om språklig service som innehavarna av utbildningstillstånd har.

35 §

God förvaltning när vidareutbildning ges

Innehavarna av vidareutbildningstillstånd och de som är anställda hos dem ska iaktta förvaltningslagen när de sköter utbildningsuppgifter enligt denna lag. På anställda hos innehavare av vidareutbildningstillstånd tillämpas i utbildningsverksamheten dock inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen.

Innehavarna av vidareutbildningstillstånd ska iaktta lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) när de sköter utbildningsuppgifter enligt denna lag.

Bestämmelser om tjänsteansvar för innehavare av vidareutbildningstillstånd och för dennes anställda finns i 53 §.

6 kap.

Tillsyn*Tillsyn över att verksamheten är ändamålsenlig*

36 §

Uppföljning av besiktningsverksamheten

Trafiksäkerhetsverket följer det regionala utbudet av besiktningstjänster, utvecklingen av de avgifter som tas ut för besiktning och besiktningsverksamheten även i övrigt i Finland. Verket ger varje år kommunikationsministeriet en utredning om uppföljningsresultaten.

37 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket övervakar att denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas.

Trafiksäkerhetsverket kontrollerar med högst fem års mellanrum att innehavarna av besiktningskoncession och utbildningstillstånd fortfarande uppfyller kraven för beviljande av koncession och tillstånd.

38 §

Lämnade av uppgifter till tillsynsmyndigheten

Innehavaren av besiktningskoncession ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs för tillsynen samt de uppgifter som behövs för utredande av de krav som ställts på koncessionshavaren och kvaliteten på skötseln av besiktningsuppgifterna inklusive de uppgifter som behövs om koncessionshavarens bokföring, ekonomiförvaltning, administration, hyrning av lokaler och anordningar samt om de personer som utför besiktningar och den besiktningsverksamhet som bedrivits. Innehavaren av besiktningskoncession ska dessutom trots sekretessbestämmelserna för tillsynen över och uppföljningen av besiktningsverksamheten samt för forskningsverksamhet på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket uppgifter om de genomsnittliga avgifter som i besiktningsverksamheten tagits ut för besiktningar under föregående och innevarande år enligt besiktningslag och fordonskategori.

Innehavaren av utbildningstillstånd ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs för tillsynen över att denna lag

och bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas samt de uppgifter som behövs för utredande av förutsättningarna för innehavare av utbildningsrätt och kvaliteten på utbildningen inklusive uppgifter om de personer som ger utbildning och den utbildning som givits.

Innehavare av besiktningskoncession och utbildningstillstånd ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket personskiften i fråga om dem som är ansvariga för verksamheten samt andra betydande förändringar som gäller verksamheten. Innehavaren av besiktningskoncession ska dessutom meddela verket förändringar i sina ägandeförhållanden.

39 §

Inspektioner av besiktningsställen och utbildningsställen

Trafiksäkerhetsverket har rätt att på ställen där verksamhet som avses i besiktningskoncessionen eller utbildningstillståndet bedrivs företa inspektioner som behövs för skötseln av de tillsynsuppgifter som avses i denna lag. Koncessionshavaren och tillståndshavaren är skyldig att ordna förhållandena så att en inspektion kan utföras. Inspektioner får inte ske i utrymmen som används för permanent boende.

40 §

Inspektioner av verksamhetsställen som utförs av en avtalspart

Trafiksäkerhetsverket kan ingå avtal med privata tjänsteproducenter om utförande av inspektioner enligt 39 §. Med tjänsteproducenten ska ett detaljerat avtal ingås om de besiktningsställen och lokaler tillhörande innehavare av utbildningstillstånd som ska inspekteras samt om vad som ska inspekteras där.

En avtalspart enligt 1 mom. och andra personer som utför inspektioner och är anställda hos avtalsparten ska ha sådan yrkesskicklighet som behövs för att utföra inspektionerna i fråga. Personer som utför inspektioner ska ha ett av Trafiksäkerhetsverket utfärdat intyg över rätten att utföra inspektioner. Intyget

ska på begäran visas upp för företrädaren för innehavaren av besiktningsskylt eller utbildningstillstånd. Bestämmelser om tjänsteansvar för den som utför inspektioner finns i 53 §.

Trafiksäkerhetsverket övervakar att inspektionerna utförs i enlighet med bestämmelserna och avtalet om upphandling av tjänster och svarar för de inspektioner som utförts av avtalsparterna. En avtalspart enligt 1 mom. är skyldig att ge Trafiksäkerhetsverket en rapport om varje utförd inspektion och om de brister som upptäckts vid inspektionen på det sätt som man kommit överens om detta i avtalet om utförande av inspektioner. Rapporten ska för kännedom lämnas även till det besiktningsskyltställe och den innehavare av utbildningstillstånd som varit föremål för inspektion.

41 §

Kontroll av besiktade fordon

För att övervaka hur ett besiktningsskyltställe utför sina besiktningsskyltuppgifter får Trafiksäkerhetsverket genast efter besiktningen utföra en kontroll av fordonet som motsvarar en besiktning eller en del av den. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket stoppa fordonet när det lämnar besiktningsskyltstället.

Kontroll enligt 1 mom. får utföras utan ersättning i lokaler och med anordningar tillhörande det besiktningsskyltställe som avses i 1 mom. På kontrollen tillämpas det som bestäms om besiktningsskyltlaget i fråga i fordonslagen och med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket får delta i sådan teknisk vägkontroll som avses i fordonslagen, om syftet med deltagandet är att utöver kontrollen enligt 70 § i fordonslagen övervaka hur besiktningsskyltställen utför sina besiktningsskyltuppgifter. En tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket är teknisk sakkunnig vid kontrollen i stället för den person som har rätt att utföra besiktningar. Tjänstemannen har vid kontrollen samma behörighet som den som har rätt att utföra besiktningar enligt 71 § i fordonslagen.

Vid kontroller enligt 1—3 mom. ska en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket ha ett

av verket utfärdat intyg över rätten att utföra kontroll. Intyget ska på begäran visas upp för föraren av det fordon som kontrolleras.

42 §

Föreläggande om kontrollbesiktning av fordon

För att övervaka hur ett besiktningsskyltställe utför sina besiktningsskyltuppgifter kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett fordon ska genomgå kontrollbesiktning på något besiktningsskyltställe i närheten av fordonet, om verket vid en kontroll enligt 41 § upptäcker eller annars får veta att det uppenbart finns ett sådant fel eller en sådan brist i fråga om fordons skick eller överensstämmelse med bestämmelserna att fordonet borde ha underkänts vid föregående besiktning. Om fordonet inte har visats upp och godkänts vid kontrollbesiktning inom den tid som Trafiksäkerhetsverket utsatt, får fordonet inte användas i trafik.

Påföljder vid tillsynen

43 §

Återkallande av besiktningsskylt

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla besiktningsskyltningen, om

- 1) verksamheten på besiktningsskyltstället har upphört helt och hållet, eller
- 2) innehavaren av besiktningsskylt har försatts i konkurs.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla besiktningsskyltningen för viss tid eller helt och hållet, om

- 1) regelbunden besiktningsskyltverksamhet inte bedrivs på besiktningsskyltstället eller verksamheten inte bedrivs i enlighet med anmälan till besiktningsskyltsregistret,
- 2) innehavaren av besiktningsskylt inte längre uppfyller kraven för beviljande av besiktningstillstånd, eller
- 3) den personal som utför besiktningar på besiktningsskyltstället inte uppfyller de föreskrivna kraven på yrkesskicklighet eller tillförlitlighet.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla besiktningsskoncessionen för viss tid eller helt och hållet, om

1) fordon som uppenbart inte uppfyller gällande bestämmelser och föreskrifter har godkänts vid en besiktning för användning i trafik,

2) vid besiktningen har underkänts fordon vilkas samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats,

3) vid besiktningen har i onödan krävts att fel och brister hos fordonen ska avhjälpas,

4) antalet fel eller brister som upptäckts vid besiktningarna eller den relativa andelen fordon som underkänts första gången vid en besiktning, utan grund betydligt avviker mellan enskilda besiktare på besiktningssället eller från den allmänna nivån i landet eller från det faktiska skicket hos de fordon som visats upp för besiktning på besiktningssället,

5) tillsynen över beskattningen av fordon försumrats vid besiktningen eller en uppgift som enligt särskilda bestämmelser ska utföras i samband med besiktningen annars har försumrats, eller

6) det i verksamheten har brutits mot kravet på opartiskhet enligt 23 § eller mot något annat krav som föreskrivits i denna lag eller med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket ska dock ge innehavaren av en besiktningsskoncession en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för att återkalla besiktningstillståndet, om det är oskäligt att återkalla koncessionen. Om grunden för återkallande av besiktningsskoncessionen eller lämnande av en varning eller anmärkning är sådan att den kan rättas till, ska Trafiksäkerhetsverket innan koncessionen återkallas eller varning eller anmärkning lämnas ge koncessionshavaren möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen. Koncessionen kan återkallas, om missförhållandet inte har avhjälpits inom utsatt tid.

44 §

Åtgärder på grund av brister i en besiktares besiktningsskoncession

Trafiksäkerhetsverket kan för högst sex månader förbjuda en besiktare att utföra besiktningar, om han eller hon vid besiktning har

1) godkänt sådana fordon för användning i trafik som uppenbart inte har uppfyllt gällande bestämmelser och föreskrifter,

2) underkänt fordon vilkas samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats,

3) i onödan har krävt att fel och brister hos ett fordon ska avhjälpas,

4) försummat tillsynen över beskattningen av fordon eller annars försummat en uppgift som enligt särskilda bestämmelser ska utföras i samband med besiktningen, eller

5) har brutit mot kravet på opartiskhet enligt 23 § eller mot något annat krav som föreskrivits i denna lag eller med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket ska dock ge besiktaren en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för ett förbud mot att utföra besiktningar, om ett förbud är oskäligt och de förseelser eller försummelser som konstaterats är ringa.

45 §

Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningsskoncessionen

Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besiktningsskoncessionen hos en innehavare av besiktningsskoncession eller en besiktare, kan Trafiksäkerhetsverket temporärt förbjuda innehavaren av besiktningsskoncession att bedriva besiktningsskoncession och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningsskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna i fordons trafikens datatjänst och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett temporärt förbud samt förhindrande av användning och registrering gäller tills ärendet om återkallande av besiktningsskoncessionen eller förbudet för besiktaren att utföra besiktningar har avgjorts slutgiltigt med stöd av 43 eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.

Beslut om temporärt förbud för en innehavare av besiktningsskoncession att bedriva besiktningsskoncession och för en besiktare att utföra besiktningar samt beslut om förhind-

rande av användning och registrering av uppgifter i fordonstrafikens datatjänst enligt 1 mom. ska iakttas även om besvär anförts över beslutet.

46 §

Förbud mot att använda besiktningsställets lokaler och anordningar

Om det vid en inspektion eller annars upptäcks att en lokal eller anordning som används i besiktningsverksamheten inte uppfyller sådana väsentliga krav som uppställts i denna lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användning av lokalen eller anordningen eller begränsa dess användning tills lokalen och anordningen uppfyller bestämmelser och föreskrifter.

47 §

Återkallande av utbildningstillstånd samt anmärkning och varning till innehavare av utbildningstillstånd

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett utbildningstillstånd för viss tid eller helt och hållet, om innehavaren av utbildningstillståndet inte längre uppfyller kraven för beviljande av utbildningstillstånd.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla utbildningstillståndet för viss tid eller helt och hållet, om

- 1) bestämmelserna om utbildningen inte har iakttagits i utbildningen, eller
- 2) utbildningen inte har skötts i enlighet med utbildningstillståndet eller annars på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket ska dock ge innehavaren av utbildningstillstånd en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för att återkalla utbildningstillståndet, om det är oskäligt att återkalla tillståndet. Om grunden för återkallande av utbildningstillståndet eller lämnande av en varning eller anmärkning är sådan att den kan rättas till, ska Trafiksäkerhetsverket innan tillståndet återkallas eller varning eller anmärkning lämnas ge den som innehar tillståndet möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen.

Tillståndet kan återkallas, om missförhållandet inte har avhjälpts inom utsatt tid.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

48 §

Personregisteruppgifter

Trafiksäkerhetsverket har rätt att få de uppgifter ur straffregistret och fordonstrafikregistret som behövs vid behandlingen av ärenden som gäller beviljande och återkallande av besiktningskoncession, för beslutsfattande enligt 10 och 16 § och för tillsynen enligt 6 kap. Uppgifter om brott trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den innehavare av besiktningskoncession eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den person som svarar för besiktningsverksamheten eller den besiktare som begärt beslutet.

49 §

Tystnadsplikt

Innehavaren av besiktningskoncession eller sökanden eller anställda hos dessa får inte för utomstående röja uppgifter som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret eller fordonstrafikregistret om brott som har begåtts av en person som avses i 9 och 15 §.

50 §

Tvångsmedel

Trafiksäkerhetsverket kan förelägga vite för att förstärka skyldigheten att lämna sådana handlingar och blanketter som avses i 28 §, skyldigheten att lämna uppgifter enligt 38 § iakttagandet av de förbud och begränsningar som avses i 45 §. Bestämmelser om vite finns i övrigt i viteslagen (1113/1990).

Den som underlåter att iaktta en förpliktelse, ett förbud eller en begränsning som har meddelats eller ålagts med stöd av denna lag och som har förstärkts genom vite kan inte dömas till straff för samma gärning.

51 §

Straffbestämmelse

Den som försummar att göra anmälan enligt denna lag eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller som hindrar eller stör förrättandet av en inspektion som avses i 39 eller en kontroll som avses i 41 § ska för brott mot bestämmelserna om koncession för fordonsbesiktning dömas till böter.

52 §

Hänvisningar till strafflagens straffbestämmelser

I fråga om straff för usurpation av tjänstemannabefogenhet föreskrivs i 16 kap. 9 § i strafflagen (39/1889).

I fråga om straff för brott mot tystnadsplikten föreskrivs i 38 kap. 1 och 2 § samt 40 kap. 5 § i strafflagen.

53 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som svarar för besiktningsverksamheten och en besiktare i uppgifter i anslutning till besiktningen, på en person som svarar för vidareutbildningsverksamheten och en person som ger vidareutbildning i uppgifter i anslutning till vidareutbildningen samt på en person som utför kontroller enligt 5 § och inspektioner enligt 40 § i uppgifterna i fråga.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

54 §

Omprövning och ändringssökande

I ett beslut som innehavaren av besiktningskoncession fattat i ett besiktningsärende och i ett beslut som innehavaren av vidareutbildningstillstånd har fattat i ett utbildningsärende får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelser om omprövning finns i övrigt i förvaltningslagen.

I ett beslut som Trafiksäkerhetsverket fattat med anledning av begäran om omprövning eller i ett beslut som verket annars fattat med stöd av denna lag får ändring sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

55 §

Handräckning

Polisen är skyldig att ge handräckning för utförandet av de tillsynsuppgifter som avses i denna lag.

56 §

Erhållande av uppgifter om ett misstänkt brott

Den myndighet som utför förundersökning av brott eller åtalsprövning eller fattar beslut om körrätt får trots sekretessbestämmelserna upplysa Trafiksäkerhetsverket om ett sådant misstänkt brott som kan påverka bedömningen av en i 9 § 1 mom. avsedd sökandes eller persons tillförlitlighet att bedriva besiktningsverksamhet eller en i 15 § avsedd persons tillförlitlighet i besiktningsuppgifter.

57 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet bestäms dessutom om tillsättandet av en utbildningskommission som bistår Trafiksäkerhetsverket samt om kommissionens sammansättning och uppgifter.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av besiktningskoncession och om de handlingar som ska förvaras på

besiktningsstället kan utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

8 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

58 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 3 § 6 punkt och 26 § träder dock i kraft ett år efter lagens ikraftträdande.

Genom denna lag upphävs lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998), nedan *den lag som upphävs*.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

59 §

Övergångsbestämmelser

1. De bestämmelser som utfärdats med stöd av den lag som upphävs fortsätter att gälla tills något annat föreskrivs om dem.

2. De besiktningskoncessioner som gäller när denna lag träder i kraft gäller som sådana den tid som anges i koncessionen. Besiktningsverksamhet med stöd av en sådan koncession bedrivs i enlighet med de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft. Koncessionshavaren ska dock registrera de uppgifter som avses i 26 § i besiktningsregistret. På koncessionshavaren tillämpas dessutom 37—46 §.

3. Om giltigheten för en besiktningskoncession som gäller när denna lag träder i kraft går ut tidigare än tre år efter denna lags ikraftträdande, får koncessionshavaren fortsätta den koncessionsenliga besiktningsverksamheten som sådan med stöd av koncessionen i fråga tre år efter denna lags ikraftträdande efter att ha anmält detta skriftligt till Trafiksäkerhetsverket innan giltigheten för koncessionen går ut. Om en sådan anmälan har gjorts, ska koncessionshavaren under denna tid bedriva besiktningsverksamhet i enlighet med de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft. Koncessionshavaren

ska dock registrera de uppgifter som avses i 26 § i besiktningsregistret. På koncessionshavaren tillämpas dessutom 37—46 §.

4. Alla innehavare av besiktningskoncession ska registrera de uppgifter som avses i 26 § i besiktningsregistret inom en månad efter att nämnda paragraf trätt i kraft.

5. En filial som när denna lag träder i kraft är verksam med stöd av 15 § i den lag som upphävs får fortsätta med sin verksamhet som sådan tills verksamheten med stöd av 2 eller 3 mom. fortsätter att bedrivas av det besiktningsställe från vilket filialen har skötts i enlighet med nämnda 15 §. Koncessionshavarens rätt till en filial upphör dock inom sex månader från det att ett besiktningsställe enligt 6 § 1 punkten inleder verksamhet i regionen.

6. Med avvikelse från 2 och 3 mom. upphör de rättigheter till besiktning av fordon på något annat ställe än besiktningsstället som gäller när denna lag träder i kraft, inom ett år efter denna lags ikraftträdande.

7. En person som när denna lag träder i kraft uppfyller de krav på tillförlitlighet och yrkesskicklighet som ställs på personer som utför besiktningar, anses uppfylla de utbildningskrav som ställs på besiktare i denna lag och med stöd av den, om han eller hon genomgår föreskriven fortutbildning inklusive repetitionsproven inom specialutbildningen med föreskrivna mellanrum.

8. En person som när denna lag träder i kraft uppfyller de krav på tillförlitlighet och yrkesskicklighet som ställs på den person som svarar för besiktningsverksamheten, anses uppfylla de krav på yrkesskicklighet som ställs på personen i fråga i denna lag och med stöd av den, om han eller hon deltar i föreskriven fortutbildning. Om besiktningar som förutsätter specialutbildning utförs på besiktningsstället, ska personen i fråga också avlägga repetitionsproven inom specialutbildningen med föreskrivna mellanrum. En person som uppfyller kraven på yrkesskicklighet med stöd av 29 § i den lag som upphävs ska avlägga de repetitionsprov som saknas inom specialutbildningen senast inom tre år efter denna lags ikraftträdande och därefter med föreskrivna mellanrum.

9. Intyg och andra handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbe-

siktningar som utförts före den 2 november 2007 förvaras på besiktningssället i femton år.

10. De utbildningsrättigheter som gäller när denna lag träder i kraft förblir i kraft.

2.

Lag**om ordnande av enskilt godkännande av fordon**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens tillämpningsområde

I denna lag finns bestämmelser om beviljande av enskilt godkännande enligt fordonslagen (1090/2002).

I fordonslagen och med stöd av den föreskrivs om förutsättningarna för beviljande av enskilt godkännande och om annat innehåll i enskilt godkännande samt om ibruktagande i Finland av ett fordon som godkänts vid enskilt godkännande i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *enskilt godkännande* enskilt godkännande enligt fordonslagen; till enskilt godkännande hör dessutom registrering i fordonstrafikregistret av uppgifter om fordon,

2) *beviljare av enskilt godkännande* instanser med vilka Trafiksäkerhetsverket har ingått avtal om beviljande av enskilt godkännande av fordon,

3) *utförare av enskilt godkännande* en person som har rätt att utföra enskilda godkännanden.

Beviljaren av enskilt godkännande får i samband med det enskilda godkännandet utföra kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar enligt 50 e § 2 mom. 5 punkten i fordonslagen.

3 §

Trafiksäkerhetsverkets ansvar för enskilda godkännanden

Trafiksäkerhetsverket svarar för enskilda godkännanden av fordon i Finland.

2 kap.

Beviljare av enskilt godkännande och beviljande av enskilt godkännande

4 §

Hur beviljandet av enskilda godkännanden ordnas

Trafiksäkerhetsverket ordnar beviljande av enskilda godkännanden genom att upphandla nödvändiga tjänster av tjänsteproducenter. Beviljandet ska genom avtal ordnas så att kvaliteten, enhetligheten och tillgången på de tjänster som behövs i verksamheten säkerställs i skälig omfattning i olika delar av landet.

Trafiksäkerhetsverket ingår avtal om beviljande av enskilda godkännanden med de tjänsteproducenter som uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den.

5 §

Serviceersättning som betalas för verksamhet för enskilt godkännande

Trafiksäkerhetsverket fastställer storleken på den serviceersättning som betalas till avtalsparterna.

6 §

Information om upphandling av enskilt godkännande

Trafiksäkerhetsverket informerar på sin webbplats om möjligheten för tjänsteproducenter att ingå avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden.

7 §

Anmälan som avtalspart

En tjänsteproducent som vill ingå ett avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan *sökanden*, ska lämna Trafiksäkerhetsverket en skriftlig utredning som följer:

- 1) utdrag ur handelsregistret eller någon annan motsvarande utredning samt utredning om ägandeförhållandena, om sökandens verksamhet bedrivs i bolagsform,
- 2) en utredning om tjänsternas omfattning,
- 3) uppgift om den planerade platsen och lokalen där verksamheten kommer att bedrivas,
- 4) en uppskattning av den tidpunkt då verksamheten inleds,
- 5) en utredning om de planerade betjäningstiderna,
- 6) en utredning om kvalitetssystemet,
- 7) uppgift om den person som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden,
- 8) en utredning om hur sökanden ämnar ordna anslutningen till fordonstrafikregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet och datasäkerheten är ordnad på behörigt sätt,
- 9) en utredning om hur tjänsteproducenten eller en person i dominerande ställning hos en tjänsteproducent vars verksamhet bedrivs i bolagsform uppfyller kraven i 9 och 11—16 §,
- 10) en utredning om hur personalen uppfyller kraven enligt 9 och 11—16 §,
- 11) en utredning om hur lokalerna uppfyller kraven i 10 §.

8 §

Avtal om beviljande av enskilda godkännanden

I avtalet ska det överenskommas om

- 1) tjänsternas omfattning,
- 2) inledandet av verksamheten,
- 3) ort och lokaler där enskilda godkännanden beviljas,
- 4) den utrustning som krävs för verksamheten,
- 5) betjäningstider,
- 6) användningen av fordonstrafikregistret, registrering av uppgifter om beviljande av enskilt godkännande i fordonstrafikregistret samt om visandet av att det dataskydd och den datasäkerhet som förutsätts av beviljaren av enskilt godkännande har ordnats,
- 7) det förfarande som ska iakttas vid uttaget av avgifter för beviljande av enskilt godkännande och vid redovisningen av dessa avgifter till Trafiksäkerhetsverket,
- 8) hur dokument som gäller beviljande av enskilda godkännanden ska ges in till Trafiksäkerhetsverket,
- 9) avtalsperioden och upphörande av avtalet i särskilda situationer under avtalsperioden samt avtalsvite,
- 10) tillsynen och andra medel genom vilka Fordonsförvaltningscentralen kan säkerställa att enskilda godkännanden beviljas på behörigt sätt.

9 §

Villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande och beviljande av enskilt godkännande

Beviljare av enskilt godkännande ska vara tillförlitliga, sakkunniga och oberoende.

En beviljare av enskilt godkännande ska ha ett kvalitetssystem som åtminstone uppfyller kraven i standarden SFS-EN ISO/IEC 17020:2004 eller en nyare motsvarande standard. Beviljaren av enskilt godkännande ska också ha en ansvarsförsäkring som motsvarar uppgifternas omfattning för att ersätta skador som uppgifter i anslutning till enskilt godkännande eventuellt orsakar fordon.

Beviljaren av enskilt godkännande ska ha

- 1) en för utförandet av uppgiften tillräckligt stor och yrkeskunnig personal,

- 2) för ändamålet lämpliga lokaler med beaktande av tjänsternas omfattning, och
- 3) tillräckliga datatrafikförbindelser.

Beviljaren av enskilt godkännande ska också sörja för att dataskyddet och datasäkerheten är ordnat på behörigt sätt.

10 §

Lokaler

De lokaler som används för enskilt godkännande ska vara sådana att kontrollerna av de fordon som ska beviljas enskilt godkännande kan utföras på behörigt sätt inomhus oberoende av vädret.

Enskilt godkännande får utföras utanför lokalerna, om det är oändamålsenligt att förflytta fordonen till lokalerna på grund av det stora antalet fordon, trafiksäkerheten eller miljöomständigheter eller av någon annan motsvarande orsak. Om kontrollerna utförs utanför lokalerna för beviljaren av enskilt godkännande, ska utrymmena uppfylla kraven i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om de lokaler som ska användas för kontrollerna och under vilka förutsättningar de kontroller som ingår i enskilt godkännande kan utföras utanför lokalerna.

11 §

Bedömning av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande och utförare av enskilt godkännande

På bedömningen av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande tillämpas det som i lagen om koncession för fordonsbesiktning (/) föreskrivs om bedömning av tillförlitligheten hos den som söker koncession för fordonsbesiktning.

På bedömningen av tillförlitligheten hos utförare av enskilt godkännande tillämpas det som i lagen om koncession för fordonsbesiktning föreskrivs om besiktares tillförlitlighet.

12 §

Sakkännedom hos beviljare av enskilt godkännande

En beviljare av enskilda godkännanden anses vara sakkunnig om beviljaren för varje verksamhetsställe har en behörig person som svarar för beviljande av enskilda godkännanden. En person godkänns på ansökan som person som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden vid flera verksamhetsställen än ett, om han eller hon faktiskt kan svara för sina uppgifter.

Beviljaren av enskilt godkännande ska se till att utförarna av enskilt godkännande har tillgång till de bestämmelser och föreskrifter som behövs vid enskilt godkännande.

13 §

Krav på grundutbildning för utförare av enskilt godkännande

Av utförare av enskilt godkännande förutsätts som grundutbildning minst i yrkeshögskola avlagd examen som ingenjör (YH) inom teknik och kommunikation, vilken avlagts inom utbildningsprogrammet för bilteknik eller något annat lämpligt utbildningsprogram.

Examen vid biltekniska studielinjen vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande lämplig examen på teknikernivå anses uppfylla kravet i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om vad som anses som

- 1) sådana lämpliga utbildningsprogram som avses i 1 mom.,
- 2) sådana lämpliga examina på teknikernivå som avses i 2 mom.

14 §

Vidareutbildning som behövs för beviljande av enskilda godkännanden

En utförare av enskilt godkännande ska för beviljandet av enskilda godkännanden ha den vidareutbildning som särskilt behövs för förfarandet med enskilt godkännande och däri ingående fortbildning för upprätthållande av yrkesskickligheten.

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ge den vidareutbildning som avses i 1 mom. Trafik-

säkerhetsverket tar emot prov i anslutning till vidareutbildningen.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om den vidareutbildning som behövs och om proven i anslutning till utbildningen.

15 §

Krav på yrkesskicklighet för den som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden

Den som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden ska uppfylla kraven i 13 och 14 §. Dessutom ska han eller hon ha praktisk erfarenhet av godkännandeverksamhet.

16 §

Bedömning av om en beviljare av enskilt godkännande är oberoende

En beviljare av enskilt godkännande anses vara oberoende, om sökanden eller en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform en medlem eller ersättare i dess styrelse eller förvaltningsråd, verkställande direktören, en bolagsman eller en person i någon annan dominerande ställning inte bedriver eller står i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver

- 1) tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon,
- 2) skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet, eller
- 3) tillståndspliktig trafik.

Sökanden får inte stå i beroendeförhållande till organisationer som bildats av dem som bedriver verksamhet som avses i 1 mom.

Som sådant beroendeförhållande som avses i 1 och 2 mom. anses inte

- 1) att de som bedriver sådan verksamhet som avses i nämnda moment hyr eller hyr ut lokaler och anordningar som behövs vid enskilt godkännande, eller

- 2) verksamhet som en i fordonslagen avsedd teknisk tjänst eller godkänd sakkunnig.

Sökanden ska organisera sin verksamhet så att det förfarande eller den verksamhet som avses i 3 mom. inte inverkar på slutresultatet av det enskilda godkännandet.

17 §

Visande av att de villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande är uppfyllda

För att uppfylla kraven på kvalitetssystemet enligt den standard som avses i 9 § 2 mom. ska tjänsteproducenten visa upp ett intyg eller utlåtande som Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning har gett om att villkoren är uppfyllda.

Vid prövningen av om beviljare av enskilt godkännande uppfyller övriga krav än de som avses i 1 mom. ska det intyg eller utlåtande som Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning har gett om uppfyllandet av villkoren beaktas.

3 kap.

Allmänna villkor för beviljande av enskilt godkännande

18 §

Opartiskhet hos beviljare av enskilt godkännande

Beviljare av enskilt godkännande ska erbjuda tjänster opartiskt åt alla som vill ha sådana.

Beviljandet av enskilda godkännanden ska ordnas så att andra omständigheter än bedömningen av hur fordonet uppfyller bestämmelser och föreskrifter inte kan inverka på slutresultatet av godkännandet.

19 §

Undantag från tillämpningen av förvaltningslagen

Med avvikelse från bestämmelserna om jäv i förvaltningslagen (434/2003) får en beviljare av enskilt godkännande utföra enskilt godkännande av ett fordon fast beviljaren av enskilt godkännande har kontrollerat att samma fordon uppfyller kraven helt eller delvis i egenskap av en i fordonslagen avsedd teknisk tjänst eller godkänd sakkunnig.

20 §

Förvaring av dokument som gäller enskilda godkännanden samt utlämnande av uppgifter om dem

Dokument som gäller beviljande av enskilda godkännanden förvaras vid Trafiksäkerhetsverket.

Beviljare av enskilda godkännanden ska ge in de dokument som avses i 1 mom. till Trafiksäkerhetsverket efter det att de enskilda godkännandena har utförts. Trafiksäkerhetsverket får för verksamheten i fråga trots sekretessbestämmelserna lämna ut dessa dokument genom teknisk anslutning till personer som utför uppgifter i anslutning till besiktning och registrering av fordon samt till dem som bedriver verksamhet för beviljande av enskilda godkännanden.

Om behandlingen av ett ärende som gäller beviljande av enskilt godkännande fortfarande pågår när beviljaren av enskilt godkännande upphör med verksamheten, ska beviljaren av enskilt godkännande lämna Trafiksäkerhetsverket de dokument som samlats i ärendet så att de kan sändas tillbaka till den som ansökt om enskilt godkännande.

21 §

Bokföringsmässig uppdelning för beviljare av enskilt godkännande

Beviljare av enskilt godkännande ska göra en bokföringsmässig uppdelning mellan enskilt godkännande och den övriga verksamheten.

4 kap.

Tillsyn över verksamheten för enskilt godkännande

22 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över beviljandet av enskilda godkännanden samt över efterlevnaden av denna lag och de be-

stämmelser som utfärdats med stöd av den. Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen anlita Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning.

23 §

Information

Beviljare av enskilt godkännande ska trots sekretessbestämmelserna lämna Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs för tillsynen över verksamheten för enskilt godkännande inklusive de uppgifter som behövs om beviljarens bokföring, ekonomiförvaltning, administration och hyrning av lokaler, utförare av enskilt godkännande samt verksamheten för enskilt godkännande.

Beviljare av enskilt godkännande ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket sådana förändringar i den egna verksamheten som kan ha inverkan på beviljandet av enskilda godkännanden.

24 §

Inspektioner i lokalerna

Trafiksäkerhetsverket har rätt att utföra inspektioner på platser där enskilda godkännanden beviljas. Förhållandena ska vara sådana att en inspektion kan utföras på ett ändamålsenligt sätt. Inspektioner får inte ske i utrymmen som används för permanent boende.

25 §

Kontroll av fordon

För att övervaka verksamheten för enskilt godkännande får Trafiksäkerhetsverket genast efter ett enskilt godkännande utföra kontroll av fordonet som motsvarar enskilt godkännande eller en del av det. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket stoppa fordonet när det lämnar besiktningssället. Trafiksäkerhetsverket får även i övrigt utföra kontroll av ett fordon som motsvarar enskilt godkännande eller en del av det, om Trafiksäkerhetsverket har anledning att misstänka att ett fordon som be-

viljats enskilt godkännande är behäftat med allvarliga brister som inverkar på trafiksäkerheten eller miljön. Kontrollen av fordonet får utföras i lokaler tillhörande den beviljare av enskilt godkännande som har beviljat fordonet enskilt godkännande.

Trafiksäkerhetsverket kontroll ersätter till utförda delar det tidigare utförda enskilda godkännandet. På kontrollen tillämpas det som föreskrivs om enskilt godkännande i fordonslagen och med stöd av den.

26 §

Återkallande av enskilt godkännande

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett enskilt godkännande och kräva att fordonet på nytt ska genomgå enskilt godkännande, om Trafiksäkerhetsverket upptäcker att fordonet har godkänts på felaktiga grunder vid det enskilda godkännandet. Om det fel eller den brist som upptäckts i det enskilda godkännandet är ringa, kan Trafiksäkerhetsverket kräva att det fel eller den brist som konstaterats hos fordonet avhjälpas inom utsatt tid i stället för att återkalla det enskilda godkännandet.

Fordonet är belagt med användningsförbud, om den brist eller det fel som Trafiksäkerhetsverket krävt att ska avhjälpas inte avhjälpas inom utsatt tid. Ett fordon som är belagt med användningsförbud får inte användas i trafik innan de fel och brister som har lett till användningsförbudet har avhjälpas.

27 §

Åtgärder med anledning av brister

Trafiksäkerhetsverket kan häva ett avtal om beviljande av enskilda godkännanden, om beviljaren av enskilt godkännande

1) inte uppfyller de krav som föreskrivs i 9—16 §,

2) vägrar att lämna uppgifter som behövs för Fordonsförvaltningscentralens tillsyn över verksamheten,

3) bryter mot det avtal som avses i 4 och 8 § så att beviljandet av enskilda godkännanden på behörigt sätt äventyras, eller

4) beviljar enskilda godkännanden i strid med bestämmelserna om dessa.

En förutsättning för hävande av ett avtal är att Trafiksäkerhetsverket har gett beviljaren av enskilt godkännande en anmärkning eller skriftlig varning om de förseelser eller försummelser som avses i 1 mom. och att detta inte har lett till att förseelserna eller försummelserna avhjälpas.

28 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare

Trafiksäkerhetsverket har trots vad som föreskrivs om hemlighållande av uppgifter rätt att genom teknisk anslutning få den information ur straffregistret som är nödvändig för skötseln av centralens uppgifter och att använda informationen i fordonstrafikregistret för utredning och övervakning av att de krav på tillförlitlighet som föreskrivs för beviljande av enskilda godkännanden är uppfyllda. Information om brott kan som grund för hävande av avtal utan hinder av sekretessbestämmelserna lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande.

29 §

Erhållande av uppgifter om misstänkta brott

Den myndighet som utför förundersökning av brott eller åtalsprövning eller fattar beslut om körrätt får utan hinder av sekretessbestämmelserna underrätta Trafiksäkerhetsverket om ett sådant misstänkt brott som kan påverka bedömningen av om en beviljare av enskilt godkännande och en utförare av enskilt godkännande är tillförlitlig som beviljare av enskilt godkännande eller utförare av enskilt godkännande.

30 §

Tystnadsplikt

Beviljaren av enskilt godkännande och en anställd hos denne får inte för utomstående röja sådana uppgifter som de i samband med bedömning av tillförlitlighet enligt 11 § fått

om brott som har begåtts av en person som avses i nämnda paragraf och som Trafiksäkerhetsverket med stöd av 28 § har lämnat ut till tjänsteproducenten.

5 kap.

Särskilda bestämmelser

31 §

Begäran om omprövning och ändringssökande

I ett beslut som beviljaren av enskilt godkännande fattat om enskilt godkännande får ändring inte sökas genom besvär. Omprövning av beslutet får begäras hos Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelser om omprövning finns i förvaltningslagen.

I ett beslut som Trafiksäkerhetsverket fattat med anledning av en begäran om omprövning eller i ett beslut som verket annars fattat med stöd av denna lag får ändring sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

32 §

Handräckning

Polisen är skyldig att lämna handräckning vid tillsynen över att denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den iakttas.

33 §

Hänvisningar till strafflagens straffbestämmelser

Bestämmelser om straff för registeranteckningsbrott finns i 16 kap. 7 § i strafflagen (39/1889). Bestämmelser om straff för brott mot tystnadsplikten finns i 38 kap. 1 och 2 § i strafflagen och i 40 kap. 5 § i strafflagen.

Bestämmelser om usurpation av tjänstemannabefogenhet finns i 16 kap. 9 § i strafflagen.

34 §

Tjänsteansvar

På dem som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden och på utförare av enskilda godkännanden tillämpas i uppgifter i anslutning till enskilt godkännande bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

35 §

Avgift för enskilt godkännande

För enskilt godkännande tas för Trafiksäkerhetsverket ut en avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

6 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

36 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (227/2009).

37 §

Övergångsbestämmelser

Före denna lags ikraftträdande kan Trafiksäkerhetsverket ingå sådana avtal med tjänsteproducenter som avses i 4 och 8 § med tjänsteproducenter.

Även andra åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag än de som avses i 1 mom. får vidtas före lags ikraftträdande.

Det vidareutbildningskrav som avses i 14 § anses vara uppfyllt inom ett år efter denna lags ikraftträdande, om en utförare av enskilt godkännande vid denna lags ikraftträdande har registreringsbesiktningsrättigheter enligt fordonskategorin för det fordon som ska beviljas enskilt godkännande. Vidareutbildningskravet anses vara uppfyllt även efter

detta, om personen i fråga genomgår fort- yrkesskickligheten.
bildning enligt 14 § för upprätthållande av _____

3.

Lag**om ändring av lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon (228/2009) 1 och
 4 §, samt
 fogas till lagen en ny 8 a § som följer:

1 §

Lagens syfte

I denna lag föreskrivs om beviljande av enskilt godkännande av fordon till dess att lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (/) träder i kraft.

4 §

Beviljare av enskilt godkännande

Besiktningsställen vilka enligt lagen om koncession för fordonsbesiktning (/) och bestämmelser som utfärdats med stöd av den är berättigade att utföra registreringsbesiktningar ska utföra sådana enskilda godkännanden som avses i denna lag (*beviljare av enskilt godkännande*).

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett enskilt godkännande och kräva att fordonet på nytt ska genomgå enskilt godkännande, om Trafiksäkerhetsverket upptäcker att fordonet har godkänts på felaktiga grunder vid det enskilda godkännandet. Om det fel eller den brist som upptäckts i det enskilda godkännandet är ringa, kan Trafiksäkerhetsverket kräva att det fel eller den brist som konstaterats hos fordonet avhjälpas inom utsatt tid i stället för att återkalla det enskilda godkännandet.

Fordonet är belagt med användningsförbud, om den brist eller det fel som Trafiksäkerhetsverket krävt att ska avhjälpas inte avhjälpas inom utsatt tid. Ett fordon som är belagt med användningsförbud får inte användas i trafik innan de fel och brister som har lett till användningsförbudet har avhjälpas.

8 a §

Återkallande av enskilt godkännande

Denna lag träder i kraft den

20 .

4.

Lag**om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

För utvecklingen och övervakning av fordonssäkerheten, besiktnings stödfunktioner, utveckling och övervakning av besiktningen samt förande av ett register över fordon tas till staten ut en tillsynsavgift för besiktningsverksamheten enligt vad som föreskrivs i denna lag.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *besiktningskoncession* en besiktningskoncession enligt lagen om koncession för fordonbesiktning (/20),

2) *avgiftsperiod* en kalendermånad.

3 §

Betalningsskyldig

Innehavarna av besiktningskoncession är skyldiga att betala tillsynsavgift för besiktningsverksamheten.

4 §

Behörig myndighet

Uttaget av och tillsynen över tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten sköts av Trafiksäkerhetsverket, som kan utfärda föreskrifter om betalningsförfarandet och den

bokföring som hänför sig till påförandet av tillsynsavgiften.

2 kap.

Påförande och uttag av tillsynsavgift för besiktningsverksamheten

5 §

Beloppet av och grunderna för avgiften

Avgiften är 2,90 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningsstället under avgiftsperioden och som registrerats i fordonstrafikregistret.

6 §

Påförande av avgiften

Efter avgiftsperiodens utgång ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål påföra den avgift som för betalningsperioden ska betalas för besiktningar och efterkontroll. Avgiften påförs genom att en räkning som grundar sig på de uppgifter som registrerats i fordonstrafikregistret samt andra utredningar skickas ut.

Om innehavaren av besiktningskoncession inte har fått en faktura enligt 1 mom. senast den 15 dagen i kalendermånaden efter avgiftsperioden, ska koncessionshavaren utan dröjsmål begära en ny faktura av verket.

7 §

Betalning av avgiften

Avgiften för avgiftsperioden ska betalas efter påförandet av avgiften senast på den förfallodag som fastställts i samband med debiteringen. Förfallodagen är 21 dagar efter det att avgiften har påförts.

Om den betalningsskyldige inte har betalat avgiften på förfallodagen eller har betalat den till ett lägre belopp än vad som fastställts i avgiftsbeslutet, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål genom betalningsuppmaning ålägga den avgiftsskyldige att betala avgiften.

8 §

Betalning efter förfallodagen

För avgifter som betalats efter förfallodagen ska dröjsmålspåföljder uträknas i enlighet med lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

Om dröjsmålspåföljderna för en debiterad avgift inte har betalats i samband med betalningen av avgiften, ska den del av avgiften som på grund av dröjsmålspåföljderna fortfarande är obetald och de för denna del uträknade påföljderna tas ut särskilt.

9 §

Betalningsställen

I fråga om betalningsställen, betalningskostnader, överföring av avgifter som penninginrättningar mottagit till Trafiksäkerhetsverket, ersättningar till penninginrättningar för dataöverföring och dröjsmålsränta på grund av en penninginrättnings försumelse att överföra avgifterna tillämpas 7, 12 och 14 i lagen om skatteuppbörd (609/2005).

3 kap.

Rättelse, omprövning och ändringssökande

10 §

Rättelse till den betalningsskyldiges fördel

Om den betalningsskyldige på grund av ett fel har påförts en för stor avgift, ska avgiftsbeslutet rättas, om saken inte har avgjorts genom beslut med anledning av besvär. Rättelse till den betalningsskyldiges fördel kan göras inom tre år från ingången av kalendermånaden efter den då avgiften påfördes.

11 §

Rättelse till betalningsmottagarens fördel

Om den betalningsskyldige, på grund av ett räknefel eller ett motsvarande misstag eller på grund av att saken till någon del inte har utretts, inte har påförts en föreskriven avgift eller en del av avgiften, ska avgiftsbeslutet rättas, om inte saken har avgjorts genom beslut med anledning av besvär. Rättelse till betalningsmottagarens fördel kan göras inom ett år från av kalendermånaden efter den månad då avgiften påfördes eller borde ha påförts.

12 §

Begäran om omprövning

Omprövning av ett avgiftsbeslut begärs hos Trafiksäkerhetsverket. Omprövning av ett ärende som gäller påförande av avgiften ska begäras inom tre år från ingången av kalendermånaden efter den då avgiften påfördes, dock senast 60 dagar efter delfåendet av beslutet.

13 §

Sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen

Trafiksäkerhetsverkets beslut med anledning av en begäran om omprövning överklagas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). Rätt att för statens del överklaga Trafiksäkerhetsverkets beslut har den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för administrativa ärenden.

På överklagande tillämpas även i övrigt vad som bestäms i förvaltningsprocesslagen.

14 §

Betalning medan ändringssökande pågår

Avgiften ska oberoende av besvär anförts betalas inom utsatt tid, om inte förvaltningsdomstolen beslutar något annat.

15 §

Sökande av ändring hos högsta förvaltningsdomstolen

Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvären ska anföras inom 30 dagar från delfäendet av förvaltningsdomstolens beslut. Besvärsskriften ska inom besvärstiden inlämnas till högsta förvaltningsdomstolen. Besvärsrätt för statens del har den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för administrativa ärenden.

16 §

Ränta på belopp som återbetalas

Om en avgift återbetalas på grund av rättelse av debiteringen eller överklagande, betalas på det återbetalade beloppet återbäringsränta enligt 4 kap. i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) från förfallodagen till återbetalningsdagen.

4 kap.

Särskilda bestämmelser

17 §

Informationsskyldighet

Den avgiftsskyldige ska på begäran för Trafiksäkerhetsverket eller en av verket förordnad sakkunnig och ojävig person för granskning visa sitt bokföringsmaterial och övriga för påförandet av avgifter och övervakningen av betalning nödvändiga uppgifter i begärd form.

18 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

5.

Lag**om ändring av fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2202) 3 § 27 punkten samt 59 och 94 §, av dem 3 § 27 punkten
 sådan den lyder i lag 226/2009 och 94 § sådan den lyder i lag 276/2010, samt
fogas till 3 §, sådan den lyder i lag 226/2009, en ny 28 punkt som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

27) *slutlig avregistrering* att ett fordon som registrerats första gången slutligt tas ur trafik i Finland och att uppgift om detta antecknas i registret,

28) *efterkontroll* kontroll som ska utföras inom en månad efter den första besiktningen i fråga om ett fordon som underkänts i besiktningen.

59 §

Besiktningsförrättare

Bestämmelser om besiktningsförrättare finns i lagen om koncession för fordonsbesiktning (/).

Efterbesiktning som ska utföras efter periodisk besiktning och kontrollbesiktning får utföras på vilket besiktningsställe som helst som avses i lagen om koncession för for-

donsbesiktning och som enligt besiktningskoncessionen har rätt att besikta fordonet i fråga. Efterbesiktning som ska utföras efter registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning utförs på samma besiktningsställe som har underkänt fordonet vid besiktningen.

94 §

Anteckning av uppgifter och anmälan av uppgifter till registret

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om hur uppgifter om körförbud och besiktning i övrigt, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller ska anmälas till fordonstrafikregistret och om anteckning av dessa uppgifter i registret och om anteckning av dessa i intyg över registrering av fordon. I fråga om uppgifter som ska införas i registret föreskrivs särskilt.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag**om ändring 8 § i lagen om offentlig upphandling**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om offentlig upphandling (348/2007) 8 § 1 mom. 7 och 8 punkten samt
fogas till 8 § 1 mom. en ny 9 punkt som följer:

8 §

*Undantag från tillämpningsområdet i fråga
om tjänsteupphandling*

Denna lag tillämpas inte på tjänsteupphandlingar som gäller

7) anskaffning av utsläppsenheter enligt Kyotoprotokollet till Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar (FördrS 12/2005 och 13/2005),

8) upphandling av flygtrafiktjänster som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, eller

9) upphandling av tjänster som gäller beviljare av enskilt godkännande enligt lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 10 december 2010

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

3.

Lag**om ändring av lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon (228/2009) 1 och 4 §, samt
fogas till lagen en ny 8 a § som följer:

Gällande lydelse

1 §

Lagens syfte

I denna lag föreskrivs om beviljande av enskilt godkännande av fordon till dess att lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (227/2009) träder i kraft.

4 §

Beviljare av enskilt godkännande

Besiktningstillstånden som enligt lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998) och bestämmelser som utfärdats med stöd av den är berättigade att utföra registreringsbesiktningar ska utföra sådana enskilda godkännanden som avses i denna lag (*beviljare av enskilt godkännande*).

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens syfte

I denna lag föreskrivs om beviljande av enskilt godkännande av fordon till dess att lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (/) träder i kraft.

4 §

Beviljare av enskilt godkännande

Besiktningstillstånden vilka enligt lagen om koncession för fordonsbesiktning (/) och bestämmelser som utfärdats med stöd av den är berättigade att utföra registreringsbesiktningar ska utföra sådana enskilda godkännanden som avses i denna lag (*beviljare av enskilt godkännande*).

8 a §

Återkallande av enskilt godkännande

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett enskilt godkännande och kräva att fordonet på nytt ska genomgå enskilt godkännande, om Trafiksäkerhetsverket upptäcker att fordonet har godkänts på felaktiga grunder vid det enskilda godkännandet. Om det fel eller den brist som upptäckts i det enskilda godkännandet är ringa, kan Trafiksäkerhetsverket

kräva att det fel eller den brist som konstaterats hos fordonet avhjälpas inom utsatt tid i stället för att återkalla det enskilda godkännandet.

Fordonet är belagt med användningsförbud, om den brist eller det fel som Trafiksäkerhetsverket krävt att ska avhjälpas inte avhjälpas inom utsatt tid. Ett fordon som är belagt med användningsförbud får inte användas i trafik innan de fel och brister som har lett till användningsförbudet har avhjälpits.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag**om ändring av fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2202) 3 § 27 punkten samt 59 och 94 §, av dem 3 § 27 punkten
 sådan den lyder i lag 226/2009 och 94 § sådan den lyder i lag 276/2010, samt
fogas till 3 §, sådan den lyder i lag 226/2009, en ny 28 punkt som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

3 §

3 §

*Definitioner**Definitioner*

I denna lag avses med

I denna lag avses med

27) *slutlig avregistrering* att ett fordon som registrerats första gången slutligt tas ur trafik i Finland och att uppgift om detta antecknas i registret.

27) *slutlig avregistrering* att ett fordon som registrerats första gången slutligt tas ur trafik i Finland och att uppgift om detta antecknas i registret,

28) *efterkontroll* kontroll som ska utföras inom en månad efter den första besiktningen i fråga om ett fordon som underkänts i besiktningen.

59 §

59 §

*Besiktningsförrättare**Besiktningsförrättare*

Bestämmelser om besiktningsförrättare finns i lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998)

Bestämmelser om besiktningsförrättare finns i lagen om koncession för fordonsbesiktning (/).

Efterbesiktning som ska utföras efter periodisk besiktning och kontrollbesiktning får utföras på vilket besiktningsställe som helst som avses i lagen om koncession för fordonsbesiktning och som enligt besiktningskoncessionen har rätt att besikta fordonet i fråga. Efterbesiktning som ska utföras efter registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning utförs på samma besiktningsställe som har underkänt fordonet vid besiktningen.

94 §

94 §

Anmälan av uppgifter till registret

Anteckning av uppgifter och anmälan av

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om anmälan om körförbud och annan periodisk besiktning och kontrollbesiktning, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller till ett register och om anteckning av dessa i intyg över registrering av fordon. I fråga om uppgifter som ska införas i registret bestäms särskilt.

uppgifter till registret

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om *hur uppgifter* om körförbud och *besiktning i övrigt*, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller *ska anmälas till fordonstrafikregistret* och om anteckning av dessa uppgifter i registret och om anteckning av dessa i intyg över registrering av fordon. I fråga om uppgifter som ska införas i registret *föreskrivs* särskilt.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring 8 § i lagen om offentlig upphandling

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om offentlig upphandling (348/2007) 8 § 1 mom. 7 och 8 punkten samt
fogas till 8 § 1 mom. en ny 9 punkt som följer:

Gällande lydelse

8 §

Undantag från tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling

Denna lag tillämpas inte på tjänsteupphandlingar som gäller

7) anskaffning av utsläppsenheter enligt Kyotoprotokollet till Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar (FördrS 12/2005 och 13/2005), *eller*

8) upphandling av flygtrafiktjänster som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen.

Föreslagen lydelse

8 §

Undantag från tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling

Denna lag tillämpas inte på tjänsteupphandlingar som gäller

7) anskaffning av utsläppsenheter enligt Kyotoprotokollet till Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar (FördrS 12/2005 och 13/2005),

8) upphandling av flygtrafiktjänster som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, *eller*

9) upphandling av tjänster som gäller beviljare av enskilt godkännande enligt lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .